20 AOUT 1975

Université d'Ottawa
DOCUMENTS OFFICIELS
GOVERNMENT PUBLICATIONS
University of Ottawa

BIBLIOTHÈQUE DE DROIT
U.d'O.
O.U.
LAW LIBRARY

Digitized by the Internet Archive
in 2013

http://archive.org/details/rapportmin4s192526cana

DOMINION DU CANADA

RAPPORTS ANNUELS DES MINISTÈRES

1925-26

VOL. IV

OTTAWA
F. A. ACLAND
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1927

DOMINION DU CANADA

RAPPORTS ANNUELS DES MINISTÈRES

1925-26

VOL. IV

RAPPORTS ANNUELS DES MINISTÈRES

VOLUME I

Auditeur général, pour l'année terminée le 31 mars 1926.

VOLUME II

Comptes publics, pour l'année terminée le 31 mars 1026.

Douanes et Accise, ministère des, contenant les états des revenus avec relevés concernant les importations, exportations et accises du Dominion du Canada, pour l'année terminée le 31 mars 1926.

Rapport de la navigation (Douanes et Accise), contenant la statistique de la navigation intérieure et maritime pour l'année terminée le 31 mars 1926.

Commerce; ministèree du, pour l'année terminée le 31 mars 1926.

Service d'inspection des poids et mesures, de l'électricité et du gaz (Commerce), pour l'année terminée le 31 mars 1926.

Commissaire des brevets, pour l'année terminée le 31 mars 1926.

Intérieur, ministère de l', pour l'année terminée le 31 mars 1926.

Immigration et Colonisation; ministère de l', pour l'année terminée le 31 mars 1926.

Affaires Indiennes; département des, pour l'année terminée le 31 mars 1926.

Mines; ministère des, pour l'année terminée le 31 mars 1926.

Agriculture, ministère de l', pour l'année terminée le 31 mars 1926.

Défense nationale, ministère de la (Services de la milice et de l'aviation), pour l'année terminée le 31 mars 1926.

Défense nationale; ministère de la, (Service naval), pour l'année terminée le 31 mars 1926.

Rétablissement des soldats dans la vie civile; ministère du, pour l'année terminée le 31 mars 1926.

Santé, ministère de la, pour l'année terminée le 31 mars 1926.

VOLUME III

Surintendant des pénitenciers, pour l'année terminée le 31 mars 1926.

Royale Gendarmerie à Cheval du Canada, pour l'année terminée le 30 septembre 1926.

Secrétaire d'État, ministère du, pour l'année terminée le 31 mars 1926.

Archives publiques, pour l'année 1926.

Commission du Service Civil, pour l'année terminée le 31 décembre 1926.

Affaires étrangères; ministère du Secrétaire d'État pour les, pour l'année terminée le 31 mars 1926.

Travail, ministère du, pour l'année terminée le 31 mars 1926.

Impressions et papeterie publiques; département des, pour l'année terminée le 31 mars 1926.

Marine et pêcheries (Marine); ministère de la, pour l'année terminée le 31 mars 1926.

Marine et pêcheries (Pêcheries); ministère de la, pour l'année terminée le 31 mars 1926.

VOLUME IV

Postes, ministère des, pour l'année terminée le 31 mars 1926.

Travaux publics; ministère des, pour l'année terminée le 31 mars 1926.

Chemins de fer et Canaux; ministère des, pour l'année terminée le 31 mars 1296.

Commission des chemins de fer du Canada, pour l'année terminée le 31 décembre 1926.

Directeur général des élections (élections partielles, 1925-26).

Directeur général des élections (Seizième élection générale), 1926.

VOLUME V

Commerce du Canada (Importations pour consommation et exportations), pour l'année terminée le 31 mars 1926.

DOMINION DU CANADA

RAPPORT

DU

MINISTRE DES POSTES

POUR

L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS

1926

OTTAWA
F. A. ACLAND
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1926

A Son Excellence le Très Honorable Vicomte Willingdon, G.C.S.I., G.C.M.G., G.C.I.E., G.B.E., Gouverneur général et Commandant en chef du Dominion du Canada.

Qu'il plaise à votre Excellence:

J'ai l'honneur d'envoyer à Votre Excellence le rapport ci-joint du ministère des Postes du Dominion du Canada pour l'exercice terminé le 31 mars 1926 et de le soumettre respectueusement.

J'ai l'honneur d'être,
de Votre Excellence, le très obéissant serviteur,

P. J. VENIOT,
Ministre des Postes.

Ministère des Postes,
Ottawa, le 27 octobre 1926.

TABLE DES MATIÈRES

DU

RAPPORT DU SOUS-MINISTRE DES POSTES

POUR

L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 1926

	Page
Etat général indiquant le nombre de bureaux de poste établis et fermés et l'extension du service de distribution rurale	9
Etat général financier	10
indiquant les recettes nettes et les dépenses, la salaires du service extérieur (maîtres de poste et employés des bureaux de ville, inspecteurs des Postes et leur personnel, service postal ambulant et facteurs), états détaillés des recettes; déductions et dépenses, aussi salaires et allocations payés aux maîtres de poste de tous les bureaux de poste qui ne sont pas placés sur la base des bureaux de ville.	
Bons de poste canadiens payés et vendus	11
Bons de poste britanniques payés	11
Service des mandats de poste, états détaillés	12 à 15
Caisse d'épargne des Postes états détaillés	15 à 17
Service postal ambulant, états détaillés	18 à 21
Timbres-poste	21
Service de l'inspection, états détaillés	21
Transactions du bureau des rebuts	22
Division du matériel et de l'approvisionnement	23
Bureaux comptables et recettes postales brutes de chaque bureau:	
dans la province d'Ontario	24 à 35
" de Québec	35 à 44
" de la Nouvelle-Ecosse	44 à 46
" du Nouveau-Brunswick	47 à 48
" de l'Ile du Prince-Edouard	49
" du Manitoba	49 à 52
" de la Saskatchewan	52 à 57
" de l'Alberta	57 à 61
" de la Colombie-Britannique	62 à 65
Yukon, Territoire du	65
Bureaux non comptables et recettes de chaque bureau	66 à 114

RAPPORT

DU

SOUS-MINISTRE DES POSTES

1925-1926

MINISTÈRE DES POSTES,
OTTAWA, le 16 août 1926.

A l'honorable
PIERRE J. VENIOT, LL.D., M.P.
Ministre des Postes du Canada.

J'ai l'honneur de vous présenter le rapport suivant sur les opérations du ministère des Postes, au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1926.

RÉDUCTION DE LA TAXE DES LETTRES

Le tarif d'affranchissement des lettres pour l'intérieur, appliqué depuis longtemps à la correspondance à destination des Etats-Unis et du Mexique, a été étendu aux Indes occidentales britanniques à partir du 1er juillet 1925 et, le 1er septembre suivant, il a été appliqué aux lettres pour Terre-Neuve et les autres parties du continent nord-américain. En conséquence, le port des lettres du Canada pour ces endroits fut de 3 cents la première once et 2 cents chaque once au delà.

RETOUR AU PORT DE 2 CENTS

Vu l'amélioration considérable qui s'est produite dans l'état financier du pays pendant les deux dernières années et qui a permis d'alléger quelque peu le poids des diverses taxes dont notre peuple est chargé, il a été décidé de supprimer la taxe de guerre sur les lettres (autres que les lettres locales), taxe qui fut imposée, non par l'administration des Postes, mais en vertu de la "Loi spéciale des Revenus de guerre" de 1915 et qui, de toutes celles qui furent imposées par cette loi, fut le plus généralement appliquée parmi les citoyens du Dominion, puisque tout usager de la poste fut atteint par cette augmentation du port des lettres. Cette taxe a été supprimée à dater du 1er juillet 1926. Le retour au port de deux cents pour les lettres adressées à l'intérieur du Canada, aux Etats-Unis et aux autres parties du continent nord-américain a été chaleureusement approuvé par le public en général.

Le port des lettres pour la Grande-Bretagne et les autres parties de l'Empire a été pareillement réduit de 4 à 3 cents à partir du 1er juillet 1926, et la suppression de cette taxe a été aussi généralement accueillie.

L'économie que fera le public et surtout les gens d'affaires, en conséquence de l'avènement du nouveau tarif, se montera annuellement à une somme importante.

LA CONVENTION DE L'UNION POSTALE DE STOCKHOLM EST EN VIGUEUR.

Le changement du tarif postal international qui résulta du congrès de l'Union postale universelle de Stockholm en 1924, est effectif depuis le 1er octobre 1925. Le nouveau tarif adopté par le Canada à cette date, pour les lettres adressées aux pays de l'Union postale autres que ceux avec lesquels nous avons des arrangements spéciaux à cet égard, est de 8 cents la première once et 4 cents par once au delà.

Service des mandats

La taxe de guerre sur les mandats et les bons de poste dont la somme n'excède pas $5.00 a été supprimée à partir du 1er juillet 1925. Le service des mandats avec le Mexique, suspendu depuis novembre 1914, a été repris le 1er août suivant et, à la même date, un arrangement conclu avec le royaume des Serbes, Croates et Slovènes (Jugoslavie), établissant un échange de mandats, a été mis en vigueur. Le 1er août 1925 également, un autre arrangement a été conclu avec la Hongrie par l'intermédiaire de l'agence de l'Office postal britannique, pour la reprise du service des mandats interrompu pendant la guerre.

Campagne d'éducation postale

La campagne qui a été menée par divers moyens depuis plusieurs années pour instruire le public sur les choses postales, l'a été encore plus sérieusement l'année dernière et celui-ci a montré sa bonne volonté et un intérêt croissant à coopérer, à mesure qu'il se familiarisait avec ce qu'on exigeait de lui pour arriver au but désiré: un service postal efficace. Les objets exhibés aux expositions continuent d'attirer beaucoup l'attention des visiteurs et, avec la coopération sincère des agents de la poste locale, fournissent une occasion excellente d'atteindre avec succès le public auquel on donne des informations, des avis et des avertissements. Nous avons fait un grand usage de nos vues animées, projections lumineuses, etc. représentant des scènes d'un bureau de poste, lors de nos démonstrations aux visiteurs des expositions et par l'intermédiaire d'agents des Postes qui ont fait des causeries dans de nombreuses localités du Dominion lorsque les circonstances le permettaient. Certains de nos maîtres de poste et autres agents ont montré un grand intérêt et beaucoup d'initiative en employant ces moyens efficaces pour l'éducation postale du public. Des lettres d'approbation arrivent de temps à autre au ministère pour le féliciter de ce qu'il fait sous ce rapport et pour résoudre d'autres questions.

Taxe de ½ cent pour les circulaires imprimées a distribuer localement aux chefs de maison

Afin de répondre à la demande que le progrès des affaires a créée, le port des circulaires imprimées sollicitant des transactions, pour la distribution locale aux chefs de maison, a été réduit à ½ cent l'une. On a considéré que l'on devait faire profiter les expéditeurs des frais qui sont évités par la suppression du tri des circulaires.

Caisses enregistreuses employées pour l'affranchissement payé en numéraire

Ayant eu du succès avec les machines à affranchir, nous avons fait un pas de plus pour profiter des empreintes mécaniques en utilisant les caisses enregistreuses commerciales pour l'affranchissement des paquets taxables comme objets de la troisième classe et désignés sous le nom de colis postaux. Ce mode d'affranchissement fonctionne dans notre service depuis le mois d'octobre 1925; il est très avantageux non seulement pour la poste, mais pour un grand nombre de maisons de commerce qui l'ont adopté.

Au lieu de faire usage de timbres-poste, le port complet s'imprime sur une bande de papier gommé en appuyant sur les touches de l'enregistreuse. La partie de la bande qui porte l'impression du port est collée sur le colis; elle porte aussi le numéro du permis de la machine, la localité et la date de dépôt avec le numéro d'ordre du colis. L'appareil enregistreur de la machine conserve ces indications d'affranchissement.

En conséquence, l'envoyeur n'a plus à peser ses colis, en calculer l'affranchissement et y coller les timbres, ni à les déposer dans le réceptacle à cet effet.

Quel qu'en soit le nombre, il les présente tout simplement à l'employé du bureau qui lui dit le total de l'affranchissement à payer et il remet le montant dû, puis l'employé termine l'opération. Résultat: moins d'encombrement, service plus rapide.

Service C.R.

Dans tout le pays en général, le public se rend compte des avantages du service C.R., car la valeur de ce service est accusée par une grande augmentation du nombre d'envois de colis C.R. Plus d'un million de colis ont été expédiés contre remboursement au cours de l'exercice, (250,000 de plus que l'exercice précédent). Les droits perçus se montent au-dessus de $150,000.

Assurance des colis

Le nombre de colis assurés par la poste augmente sans cesse. Plus de 3,100,000 colis assurés ont été expédiés au cours de l'exercice et les droits d'assurance se montent au-dessus de $155,000.

Le service de l'assurance a été étendu durant l'année à la Chine, à Grenade, Hong Kong, Terre-Neuve et à la Nouvelle-Zélande, outre à l'Allemagne, la Grande-Bretagne, la Hollande, l'Etat libre d'Irlande, St-Vincent et les Etats-Unis.

On négocie en ce moment avec d'autres pays pour étendre encore davantage le service de l'assurance.

Bureau de poste terminus "A", Toronto

Les changements opérés à la gare Union à Toronto nécessiteront un remaniement complet du service actuel du bureau terminus "A".

Afin de faire face à la situation actuelle, on examine les nouveaux moyens de manipuler les correspondances, car on projette d'établir un service parfait.

Le projet qu'on se propose d'appliquer permettra de répondre aux besoins croissants du service pendant une dizaine d'années sans le moindre dérangement pour le public.

Il comprend l'installation de tapis roulants transmetteurs et distributeurs pour le transport des correspondances. Le tri des colis postaux sera ainsi plus facile et plus rapide.

On examine également le même projet pour l'appliquer aux autres grands bureaux: Montréal, Vancouver, Winnipeg, en vue de donner au public le meilleur service possible.

Division des villes en zones

Afin d'accélérer la distribution urbaine des correspondances, le ministère a inauguré un système de zones.

D'après cet arrangement les grandes villes seront divisées en zones ayant chacune un numéro. L'adresse devra porter ce numéro et la lettre arrivera plus tôt à destination.

Cette innovation n'a été introduite qu'à Toronto, mais le ministère se propose de l'appliquer ailleurs lorsque l'importance de la ville et le volume des correspondances le permettront.

Une inspection efficace fait diminuer les pertes

Dans le but de faire diminuer les pertes, le ministère a poursuivi énergiquement sa campagne en vue de découvrir ceux qui étaient coupables de vol de correspondances et, l'année dernière, 92 personnes furent arrêtées dont 84 furent reconnues coupables et condamnées à la prison.

Il est résulté de la surveillance continuelle des dépêches et surtout de l'usage de serrures aux sacs de colis, une diminution de 13% dans les pertes de colis assurés et d'envois contre remboursement.

L'inspection externe est poursuivie maintenant de manière à comprendre annuellement un certain nombre de bureaux non comptables, ce qui permet une étude du fonctionnement des bureaux éloignés.

Augmentation du maximum de poids des colis postaux

En septembre 1925, le maximum de poids des colis transmis par la poste à l'intérieur du Canada a été porté à quinze livres. Comme cette augmentation de poids permettait d'accepter beaucoup d'objets d'un usage général qui pesaient légèrement plus que le maximum de onze livres, on estima qu'elle était dans l'intérêt du public et qu'elle lui serait d'un avantage réel. Elle est surtout avantageuse quand on désire expédier des objets pesant plus de 11 livres aux parties du pays pour lesquelles la poste est en réalité le seul moyen de transmision. Les gens d'affaires et le public en général l'ont appréciée et en ont profité.

Ce nouveau maximum de poids s'applique aussi depuis le 1er janvier 1926, aux colis du Canada adressés à la Grande-Bretagne (y compris le nord de l'Irlande) et aux Etats-Unis. Le 1er février 1926, il a été également appliqué aux mêmes colis à destination de Terre-Neuve.

Les états sommaires relatifs aux diverses divisions du ministère sont ci-après.

L. J. GABOURY,
Sous-ministre des Postes.

NOMBRE DES BUREAUX DE POSTE

ETAT indiquant le nombre des bureaux de poste en activité dans les différentes provinces du Dominion, le 31 mars 1925, le nombre des bureaux établis et le nombre de ceux fermés pendant l'exercice du 31 mars 1925 au 31 mars 1926, et le nombre des bureaux en opération le 31 mars 1926.

Province	Nombre des bureaux de poste en opération à la fin de l'exercice de 1925	Nombre des bureaux de poste établis du 31 mars 1925 au 31 mars 1926	Nombre des bureaux de poste fermés du 31 mars 1925 au 31 mars 1926	Nombre des bureaux de poste en opération le 31 mars 1926
Ontario	2,588	57	32	2,613
Québec	2,396	47	14	2,429
Nouvelle-Ecosse	1,793	11	13	1,791
Nouveau-Brunswick	1,126	13	20	1,119
Ile du Prince-Edouard	130	1	.....	131
Colombie-Britannique	871	15	18	868
Manitoba	813	36	31	818
Alberta	1,211	25	33	1,203
Saskatchewan	1,414	32	13	1,433
Yukon	19	1	.....	20
Territoires du Nord-Ouest	15	1	2	14
Totaux	12,376	239	176	12,439

Nombre total des bureaux de poste en opération le 31 mars 1925	12,376
Nombre des bureaux de poste établis du 31 mars 1925 au 31 mars 1926	239
Nombre des bureaux de poste fermés du 31 mars 1925 au 31 mars 1926	176
Nombre total des bureaux de poste en opération le 31 mars 1926	12,439
Augmentation nette	63

DISTRIBUTION RURALE DES CORRESPONDANCES

Quoique pendant les quatre dernières années, l'extension du service rural ait été restreinte pour cause d'économie rigoureuse, la colonisation incessante des provinces de l'Ouest occasionnant comme par le passé l'établissement de routes par suite de la grande augmentation de la population, a causé également une demande d'amélioration du transport des correspondances.

Conséquemment, afin de pourvoir les provinces de l'Ouest d'un service suffisant de transport, on fait actuellement une enquête pour savoir si l'établissement d'un service de distribution rurale serait praticable dans les districts qui sont bien colonisés et dont les routes restent en bon état en toutes saisons.

ÉTAT GÉNÉRAL FINANCIER, 1925-1926

Les recettes nettes pour l'exercice se sont élevées à $31,024,464.22 et les dépenses à $30,499,685.74, soit une augmentation de $2,442,471.35 dans les recettes nettes et une augmentation de $625,883.34 dans les dépenses. Le surplus des recettes sur les dépenses pour l'exercice a été de $524,778.48.

RECETTES

Timbres-poste, cartes postales, etc., vendus	$30,166,763 12
Frais de port payés en espèces pour journaux	1,507,507 26
Frais de port payés en espèces pour matières (imprimés) de troisième classe	1,012,500 35
Port payé en espèces pour objets affranchis automatiquement	348,502 42
Port payé pour colis postaux	1,026,675 25
Loyer de casiers et tiroirs postaux	238,474 51
Droits perçus (mandats de poste)	1,494,881 69
Droits perçus (bons de poste)	182,684 02
Profit sur l'échange de mandats de poste avec d'autres pays	8,996 58
Profit sur l'échange des mandats de poste britanniques	5,798 12
Commission reçue du Royaume-Uni pour affaires de bons de poste	744 44
Port des colis venant d'autres pays	760,717 25
Frais de transit de la correspondance étrangère	125,055 84
Mandats de poste périmés, c'est-à-dire mandats de poste émis entre le 1er janvier et le 31 décembre 1924 dont le paiement n'avait pas été réclamé au 31 décembre 1925	5,288 71
Bons de poste périmés	212,830 23
Recettes provenant de la vente des boîtes de distribution rurale	12,721 50
Recettes diverses	18,643 73
	$37,128,785 02

DÉDUCTIONS

Appointements, allocations pour expéditions en passe, allocations pour loyer, combustible et éclairage, compensation allouée pour service des mandats et bons de poste et commission pour loyer des boîtes aux lettres et casiers postaux	$ 5,518,986 09	
Escompte alloué aux vendeurs de timbres-poste et aux maîtres de poste et gratifications à des messagers pour livraison spéciale de lettres	217,566 33	
Pertes provenant d'incendies, vols, etc	4,022 64	
Balance de commission payé aux autres pays (service des mandat sde poste)	26,331 23	
Frais de transit de la correspondance à destination d'autres pays	194,087 85	
Port des colis à destination d'autres pays	114,914 98	
Indemnité aux propriétaires des colis assurés qui ont été perdus	28,411 68	
		6,104,320 80
		$31,024,464 22

Par suite du fait que les comptes publics, pour l'exercice clos le 31 mars 1926, ont été fermés avant que les comptes du ministère des Postes aient pu être arrêtés, la somme de $30,334,575.02 au lieu de $31,024,464.22 a été transférée au fonds consolidé, comme recettes postales.

ÉTAT DES DÉPENSES PENDANT L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 1926

Service postal ambulant	$ 7,317,278 28	
Services maritimes	524,169 65	
Services par voies territoriales ordinaires	6,118,994 10	
Sacs pour les correspondances, etc. (achats et réparations)	343,982 98	
		$14,304,425 01
Appointements		15,046,747 37
Timbres-poste	241,241 78	
Commissions aux maîtres de poste	3,700 00	
Frais de voyage	58,578 00	
Impressions	349,036 09	
Diverses	349,933 55	
		$ 1,002,489 42
Yukon		146,023 94
Total		$30,499,685 74

Bons de poste.—Durant l'exercice on a payé 6,821,378 bons de poste s'élevant à une valeur de $15,340,056.11, soit une augmentation sur l'exercice précédent de 601,748 en nombre et de $1,413,401.35 en valeur. Les recettes provenant de la vente des bons de poste se sont élevées à $182,684.15.

Les bons de poste britanniques ont été payés comme suit: nombre 64,460 valeur, $171,074.19. Augmentation en nombre: 7,177, augmentation en valeur: $21,780.81.

Le tableau suivant indique les recettes nettes, les dépenses et le déficit ou le surplus, selon le cas, du ministère des Postes, pour chaque exercice depuis la Confédération.

Exercice	Recettes nettes	Dépenses	Déficit	Surplus
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1868	808,857 84	785,298 55		13,559 29
1869	758,182 03	864,954 55	106,772 52	
1870	788,904 78	933,398 67	144,493 89	
1871	803,637 17	994,876 00	191,238 83	
1872	916,418 34	1,092,519 03	176,100 69	
1873	1,093,516 07	1,240,135 95	146,619 88	
1874	1,151,269 83	1,370,542 41	219,272 58	
1875	1,172,381 38	1,509,113 29	336,731 91	
1876	1,106,736 74	1,581,608 72	474,871 98	
1877	1,120,224 26	1,694,708 18	574,483 92	
1878	1,224,912 17	1,715,255 36	490,343 19	
1879	1,117,364 50	1,750,267 17	632,902 67	
1880	1,179,677 89	1,818,271 05	638,593 16	
1881	1,344,969 85	1,876,657 96	531,688 11	
1882	1,543,309 21	1,980,567 25	437,258 04	
1883	1,753,079 22	2,176,089 09	423,009 87	
1884	1,712,318 85	2,312,965 27	600,646 42	
1885	1,790,494 90	2,488,315 36	697,820 46	
1886	1,852,155 00	2,763,186 41	911,031 41	
1887	1,964,062 17	2,818,907 22	854,845 05	
1888	2,322,728 68	2,889,728 59	566,999 91	
1889	2,220,503 66	2,982,321 48	761,817 82	
1890	2,357,388 95	3,074,469 91	717,080 96	
1891	2,515,823 44	3,161,675 72	645,852 28	
1892	2,652,745 79	3,316,120 03	663,374 24	
1893	2,773,507 71	3,421,203 17	647,695 46	
1894	2,809,341 06	3,517,261 31	707,920 25	
1895	2,792,789 64	3,593,647 47	800,857 83	
1896	2,971,752 93	3,752,805 12	781,152 19	
1897	3,202,938 42	3,789,478 34	586,539 92	
1898	3,527,809 69	3,575,411 99	47,602 30	
1899	3,182,930 92	3,581,848 71	398,917 79	
1900	3,183,984 17	3,645,646 04	461,661,87	
1901	3,421,192 19	3,837,376 18	416,183 99	
1902	3,888,126 10	3,883,016 96		5,109 14
1903	4,366,127 75	3,970,859 64		395,268 11
1904	4,652,324 74	4,347,540 84		304,783 99
1905	5,125,372 67	4,634,527 78		490,844 89
1906	5,933,342 53	4,921,577 22		1,011,765 31
1907	5,061,858 93	3,979,557 34		1,082,301 59
1908	7,107,756 38	6,005,929 74		1,101,826 64
1909	7,401,623 93	6,592,386 40		809,237 53
1910	7,958,547 72	7,215,337 47		743,210 25
1911	9,146,952 47	7,954,222 79		1,192,729 68
1912	10,482,255 39	9,172,035 47		1,310,219 92
1913	12,060,476 43	10,882,804 57		1,177,671 86
1914	12,956,216 42	12,822,058 44		134,157 98
1915	13,046,649 57	15,961,191 47	2,914,541 90	
1916	18,858,409 93	16,009,138 77		2,849,271 16
1917	20,902,384 46	16,300,578 65		4,601,805 81
1918	21,345,394 48	18,046,557 90		3,298,846 58
1919	21,602,712 65	19,273,583 94		2,329,128 71
1920	24,449,916 97	20,774,385 20		3,675,531 77
1921	26,331,118 97	24,661,262 26		1,669,856 71
1922	26,554,538 24	28,121,425 07	1,566,886 83	
1923	29,262,232 78	27,794,501 89		1,467,730 89
1924	29,100,491 92	28,305,936 57		794,555 35
1925	28,581,992 87	29,873,802 40	1,291,809 53	
1926	31,024,464 22	30,499,685 74		524,778 48

SERVICE DES MANDATS DE POSTE

Le nombre des bureaux de mandats de poste en activité le 31 mars 1926 était de 5,706, soit une augmentation de 128 sur l'exercice précédent.

Le nombre total des mandats de poste émis durant l'exercice a été de 14,784,230 au lieu de 13,435,448 pour l'exercice précédent. Le montant total a été de $177,840,231.31 au lieu de $163,519,320.27 pour l'exercice précédent.

12,875,009 des mandats émis durant l'exercice pour la somme de $158,844,831.37 étaient payables dans l'intérieur du Dominion du Canada.

1,909,221 pour la somme de $18,995,399.94 étaient payables à l'étranger.

Le nombre des mandats émis à l'étranger et payables au Canada a été de 902,255 pour une somme totale de $15,600,917.28.

Le nombre des mandats émis au Canada sur les Etats-Unis a été de 1,295,768 d'une valeur de $12,051,292.46.

Le nombre des mandats émis aux Etats-Unis sur le Canada a été de $804,749 d'une valeur de $13,903,308.48.

L'état suivant indique le nombre et la valeur des mandats de poste canadiens payés aux Etats-Unis:—

	Nombre Exercice 1925	Montant Exercice 1925	Nombre Exercice 1926	Montant Exercice 1926
Mandats de poste.....	1,123,010	$10,332,356 82	1,295,768	$12,051,292 46

La valeur moyenne des mandats de poste émis durant l'exercice a été de $12.03 et la commission moyenne reçue du public a été de $10.11 cents.

Les recettes totales de toutes sources se sont élevées à $1,509,166.98 et les dépenses totales, y compris les salaires du service intérieur à Ottawa, se sont élevées à $1,280,401.63, ce qui donne un excédent de $228,765.35 de recettes sur les dépenses.

L'état suivant indique les recettes et les dépenses pour l'exercice terminé le 31 mars 1926:—

RECETTES

Commission reçue du public	$ 1,494,881 69
Profits sur les échanges avec les autres pays	8,996 58
Mandats périmés émis entre le 1er janvier 1924 et le 31 décembre 1924	5,288 71
	$ 1,509,166 98

DÉPENSES

Coût approximatif du personnel employé aux bureaux des mandats de poste dans les bureaux de ville		$ 250,000 00
Commission aux maîtres de poste de la campagne		531,924 31
Balance des commissions payées aux autres pays		26,331 23
Impressions et papeterie pour bureau central		35,980 28
Loyer des machines Hollerith		14,760 00
Revues financières et journaux		15 00
Impressions, papeterie, timbres à date, etc., service extérieur		94,089 88
		$ 903,100 70
Excédent des recettes sur les dépenses		$ 556,066 28
Déduction des item du gouvernement civil pour les salaires du bureau central, Ottawa, y compris le bureau d'échange des mandats—		
Employés permanents, salaires	$ 309,788 13	
Employés temporaires, salaires	17,512 80	
		$ 327,300 93
Recettes nettes		$ 228,765 35

TABLEAU analytique du service des mandats de poste au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1926

—	Nombre de mandats	Montant	Total
		$ c.	$ c.
Montant et nombre totaux des mandats de poste émis dans—			
Ontario	4,354,157	49,243,261 16	
Québec	2,020,164	23,145,950 38	
Nouvelle-Ecosse	959,404	10,436,131 02	
Nouveau-Brunswick	562,454	6,638,410 40	
Ile du Prince-Edouard	109,072	1,314,359 69	
Manitoba	1,042,751	12,506,314 26	
Saskatchewan	2,853,667	37,639,209 51	
Alberta	1,754,065	22,286,484 32	
Colombie-Britannique	1,119,514	14,436,505 15	
Yukon	8,942	193,605 42	
Montant et nombre totaux des mandats de poste émis...	14,784,230	177,840,231 31	
Montant et nombre totaux des mandats de poste payés dans—			
Ontario	4,841,161	56,418,617 10	
Québec	1,445,221	19,421,895 71	
Nouvelle-Ecosse	583,247	7,576,330 37	
Nouveau-Brunswick	890,121	11,572,570 23	
Ile du Prince-Edouard	44,799	839,311 95	
Manitoba	3,157,140	38,633,179 59	
Saskatchewan	1,556,973	20,182,251 70	
Alberta	602,717	10,480,898 34	
Colombie-Britannique	548,709	9,416,130 22	
Yukon	1,118	26,501 45	
Montant et nombre totaux des mandats de poste payés.	13,671,206	174,567,686 66	
Montant total des mandats de poste émis et payés			352,407,917 97

Echange des mandats de poste entre le Dominion du Canada et les autres pays pour les exercices de 1924-25 et 1925-26.

Nom du pays	Emis au Canada				Payables au Canada			
	Nombre 1925	Nombre 1926	Montant 1925	Montant 1926	Nombre 1925	Nombre 1926	Montant 1925	Montant 1926
			$ c.	$ c.			$ c.	$ c.
Autriche‡								
Bahama	69	107	645 43	814 69	33	78	295 61	570 49
Barbade	787	919	9,219 02	11,559 52	88	202	491 58	1,240 29
Belgique	2,180	2,340	32,423 36	26,794 65	248	332	4,584 75	7,062 09
Bermudes	164	236	1,767 80	3,150 15	1,414	2,210	17,661 26	26,120 54
Guyane britannique	219	258	2,146 49	2,342 26	146	181	808 51	1,196 89
Honduras britannique	10	10	72 94	102 78	83	91	728 26	980 70
Chine	1,024	975	18,673 56	18,103 78	130	114	1,553 44	2,609 23
Tchécoslovaquie	1,292	4,644	66,392 00	225,192 07	15	49	392 30	1,337 06
Danemark	1,276	1,245	29,712 37	28,786 82	102	196	2,537 57	7,454 38
Fidji	20	15	786 24	343 00	23	23	400 29	345 33
Finlande†		138		4,984 40		1		50 31
France	13,154	13,093	79,144 22	76,388 40	840	786	7,899 19	5,991 04
Allemagne	1,683	3,712	19,380 23	39,830 58	86	339	1,571 72	11,505 31
Grenade	59	53	569 84	519 01	48	24	501 74	150 38
Hollande	1,726	1,883	34,070 57	33,361 11	264	305	5,874 92	6,466 05
Hong Kong	226	240	4,719 66	4,823 94	124	115	2,210 71	1,745 61
Hongrie‡								
Etat libre d'Irlande	11,406	11,043	156,486 07	151,157 91	1,180	1,092	24,340 09	17,145 52
Italie	13,032	10,841	462,136 85	305,642 11	279	127	22,677 29	10,361 74
Jamaïque	515	502	5,287 42	5,162 43	17	41	326 70	790 08
Japon	11,873	9,960	576,672 16	416,904 09	221	248	6,347 50	6,931 57
Jugoslavie*		383		15,155 12		1		237 61
Iles Sous-le-Vent	238	234	2,085 89	1,852 28	93	121	651 40	467 42
Mexique**		63		1,949 80		9		293 54
Terre-Neuve	8,743	5,993	199,878 62	121,426 29	31,482	35,108	390,804 84	377,299 39
Nouvelle-Galles du Sud	1,026	1,170	14,239 52	15,088 60	1,024	1,112	16,471 17	18,928 99
Nouvelle-Zélande	805	1,018	12,166 58	17,528 24	1,353	1,367	23,342 05	24,824 22
Norvège	4,278	4,118	129,778 90	123,238 16	132	168	3,727 60	4,704 71
Pologne	4,194	8,550	67,012 59	155,230 34	11	26	653 92	1,368 30
Queensland	214	292	2,303 12	2,592 13	331	302	5,164 35	6,149 24
Ste-Lucie	12	48	67 73	598 80	44	60	237 88	249 38
St-Vincent	172	198	1,869 70	1,938 01	57	97	630 09	977 73
Australie méridionale	108	136	1,092 81	1,970 80	152	195	1,699 21	2,883 17
Suède	7,002	6,703	222,462 16	191,157 43	299	257	13,675 13	11,168 46
Suisse	1,116	1,202	23,010 14	21,687 31	188	185	4,717 40	5,684 80
Tasmanie	258	283	1,544 94	1,681 96	67	69	862 44	1,076 08
Trinidad	237	232	3,084 03	2,770 90	122	344	507 93	2,338 75
Union de l'Afrique du Sud	834	942	10,959 07	10,575 66	699	629	16,672 04	16,559 41
Royaume-Uni‡	542,909	519,084	5,217,834 66	4,894,984 04	51,518	50,127	1,130,767 70	1,101,562 26
Etats-Unis	1,123,010	1,295,768	10,332,356 82	12,051,292 46	763,797	804,749	12,236,006 41	13,903,308 48
Victoria	460	466	6,313 83	5,347 76	558	594	7,950 49	8,612 09
Australie occidentale	107	124	1,191 82	1,370 15	166	181	1,867 30	2,168 64
	1,756,438	1,909,221	17,749,559 16	18,995,399 94	857,434	902,255	13,957,612 78	15,600,917 28

*Service établi le 1er août 1925. **Service repris le 1er août. †Echange direct depuis le 1er janvier 1926. ‡Y compris les possessions britanniques et certains pays étrangers entre lesquels et le Canada il n'y a pas d'échange direct de mandats de poste.

TABLEAU des opérations générales du service des mandats de poste du Dominion du Canada durant les sept derniers exercices

Année	Nombre des bureaux de mandats de poste	Nombre total des mandats de poste émis	Montant total des mandats de poste émis	Lieu de paiement		Montant des mandats de poste émis dans d'autres pays, payables au Canada	Recettes brutes provenant des droits sur les mandats de poste et profit sur les échanges étrangers, etc.
				Au Canada	En d'autres pays		
			$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1920	5,106	9,947,018	159,224,936 53	135,201,815 74	24,023,120 79	10,050,360 94	1,742,177 10
1921	5,197	11,013,167	173,523,321 96	155,916,231 88	17,607,090 08	6,680,970 91	2,311,800 36
1922	5,266	10,031,198	139,914,186 39	124,316,726 15	15,597,460 24	5,515,069 28	1,852,824 62
1923	5,337	11,098,222	143,055,119 94	126,617,350 07	16,437,769 87	8,986,040 85	1,180,957 45
1924	5,471	12,561,490	159,855,114 97	141,620,371 55	18,234,743 42	13,503,395 70	1,364,110 53
1925	5,578	13,435,448	163,519,320 27	145,769,761 11	17,749,559 16	13,957,612 78	1,388,293 96
1926	5,706	14,784,230	177,840,231 31	158,844,831 37	18,995,399,94	15,600,917 28	1,509,166 98

CAISSE D'ÉPARGNE DES POSTES

La balance totale au crédit des déposants à la date du 31 mars 1926 était de $24,035,668.99, soit une diminution durant l'exercice de $626,391.09. La moyenne au crédit de chaque déposant était de $303.56, comparaison faite avec $304.05 au 31 mars 1925.

Les nouveaux comptes ouverts durant l'exercice ont été de 7,365 et 8,737 comptes ont été fermés, ce qui fait que les comptes ouverts à la fin de l'exercice étaient au nombre de 79,178 ou une diminution de 1,372.

Le nombre de dépôts a été 63,740 et le montant total de $3,508,288.11. La moyenne du montant de chaque dépôt a été de $55.05, comparaison faite avec $61.68 pour l'exercice précédent.

Il y a eu 43,184 retraits s'élevant à $4,839,856.06, dont 26,962 s'élevant à $459,354.98 ont été payés à vue (c'est-à-dire jusqu'à un maximum de $25.00 chaque retrait) d'après les règlements adoptés en avril 1924, et 16,222 retraits s'élevant à $4,380,501.08 ont été faits par chèques. La moyenne des retraits à vue a été de $17.03, comparaison faite avec $17.12 de l'année précédente et celle des retraits par chèques de $270.03 comparée à $244.82 l'année précédente.

Les transferts de la caisse d'épargne des Postes du Royaume-Uni (compris dans les dépôts) ont été de 298 et se sont élevés à $94,893.41. Les dépôts transférés à la caisse d'épargne des Postes du Royaume-Uni (compris dans les remboursements par chèques) ont été de 75 et se sont élevés à $38,418.05.

L'intérêt payé aux déposants durant l'exercice s'est élevé à $32,055.63 et l'intérêt accru ajouté au principal a été de $673,120.82, ce qui fait un total de $705,176.45.

Le nombre des bureaux autorisés à transiger des affaires a baissé de 1,369 à 1,365.

Les réclamations de fonds dus aux déposants décédés et aliénés, examinées et réglées d'une manière définitive, se sont élevées à 576.

Ci-après se trouve un état des opérations annuelles de la caisse d'épargne depuis son organisation en avril 1868.

ETAT (préparé conformément aux Statuts revisés du Canada, 1906, chapitre 30, article 16) des opérations de la caisse d'épargne des Postes pour l'exercice terminé el 31 mars 1926 et du montant total dû aux déposants à cette date.

	$ c.		$ c.
Solde dû aux déposants au 31 mars 1925	24,662,060 08	Remboursements aux déposants durant l'exercice, par chèques	4,380,501 08
Dépôts reçus durant l'exercice	3,508,288 52	Retraits à vue	459,354 98
Intérêt alloué aux déposants durant l'année conformément au statut	705,176 45	Solde dû aux déposants au 31 mars 1926	24,035,668 99
	28,875,525 05		28,875,525 05

ETAT des opérations de la caisse d'épargne postale du Canada

Période	Nombre des bureaux de caisse d'épargne à la fin de chaque période	Nombre des dépôts reçus pendant la période indiquée	Montant total de ces dépôts même période	Montant moyen de chaque dépôt même période	Montant des comptes des déposants transférés de la caisse du gouv. du Dominion, même période	Nombre des retraits, même période
			$ c.	$ c.	$ c.	
Trois mois expirés le 30 juin 1868....	81	2,247	212,507 00	65 44	.....	166
Exercice expiré le 30 juin 1869.....	213	16,653	937,885 00	55 71	.....	4,787
" " 1870.....	226	24,994	1,347,901 00	53 93	.....	9,478
" " 1871.....	230	33,256	1,917,576 00	57 66	.....	15,148
" " 1872.....	235	39,489	2,261,631 00	57 27	.....	20,154
" " 1873.....	239	44,413	2,306,918 00	51 94	.....	23,800
" " 1874.....	266	45,329	2,340,284 00	51 63	.....	25,814
" " 1875.....	268	42,508	1,942,346 00	45 69	.....	25,954
" " 1876.....	279	48,647	1,726,204 00	44 66	.....	24,152
" " 1877.....	287	36,126	1,151,000 00	42 10	.....	22,484
" " 1878.....	295	40,097	1,724,371 00	43 00	.....	21,944
" " 1879.....	297	43,349	1,973,243 00	45 52	.....	23,226
" " 1880.....	297	56,031	2,720,216 00	48 55	.....	26,716
" " 1881.....	304	71,747	4,175,042 00	58 19	.....	28,510
" " 1882.....	308	97,380	6,435,989 00	66 09	.....	35,859
" " 1883.....	330	109,489	6,826,266 00	62 35	.....	45,253
" " 1884.....	343	109,388	6,441,439 00	58 88	.....	56,026
" " 1885.....	355	116,576	7,098,459 00	60 89	.....	59,714
" " 1886.....	392	126,322	7,642,227 00	60 52	.....	62,205
" " 1887.....	415	143,076	8,272,041 00	57 81	.....	65,853
" " 1888.....	433	155,978	7,222,330 00	49 51	217,385 10	78,229
" " 1889.....	463	166,235	7,926,634 00	47 67	1,085,979 72	84,572
" " 1890.....	494	154,678	6,599,896 00	42 67	167,501 53	90,151
" " 1891.....	633	147,672	6,500,372 00	44 02	389,169 28	84,963
= " 1892.....	642	145,423	7,056,002 00	48 52	.....	76,381
" " 1893.....	673	148,868	7,708,888 00	51 78	.....	73,361
" " 1894.....	699	145,960	7,525,286 00	51 55	218,173 60	84,941
" " 1895.....	731	143,685	7,488,028 00	52 11	494,889 23	85,888
" " 1896.....	755	155,308	8,138,947 00	52 37	499,981 61	87,221
" " 1897.....	779	161,151	8,233,000 00	51 02	1,856,474 31	91,398
" " 1898.....	814	179,814	9,183,693 00	51 07	786,868 48	94,532
" " 1899.....	838	174,658	8,310,630 00	47 58	.....	95,090
" " 1900.....	847	201,262	10,448,485 00	51 91	141,171 82	92,713
" " 1901.....	895	212,217	11,091,099 00	52 26	.....	102,083
" " 1902.....	915	219,678	11,382,025 00	51 81	415,507 96	105,946
" " 1903.....	934	231,619	12,060,825 00	52 07	.....	104,393
" " 1904.....	961	235,043	11,739,940 00	49 94	.....	108,237
" " 1905.....	989	233,281	10,503,870 00	47 04	252,773 93	110,147
" " 1906.....	1,101	233,803	10,805,458 00	46 21	559,593 31	105,923
Neuf mois expirés le 31 mars 1907...	1,043	186,916	8,803,233 00	47 09	1,216,168 80	79,338
Exercice expiré le 31 mars 1908.....	1,084	242,386	12,293,544 17	50 71	59,243 71	116,435
" " 1909.....	1,102	199,884	9,415,569 29	47 10	.....	115,048
" " 1910.....	1,133	190,510	8,816,511 71	46 28	.....	96,413
" " 1911.....	1,151	203,196	9,597,016 17	49 00	.....	90,664
" " 1912.....	1,172	255,316	11,054,877 19	49 06	223,831 24	95,829
" " 1913.....	1,212	230,263	11,299,963 88	49 07	.....	96,835
" " 1914.....	1,250	236,260	11,346,459 39	48 02	140,318 65	104,917
" " 1915.....	1,269	183,515	10,154,189 07	55 33	.....	104,816
" " 1916.....	1,289	173,456	8,539,742 07	49 23	295,100 47	77,985
" " 1917.....	1,312	205,050	11,974,434 11	58 39	.....	68,254
" " 1918.....	1,318	162,921	11,791,966 66	72 38	91,649 09	78,259
" " 1919.....	1,328	141,627	12,593,190 06	88 92	174,143 30	64,490
" " 1920.....	1,323	117,735	10,003,067 58	84 96	184,302 97	67,005
" " 1921.....	1,328	80,117	6,631,684 58	82 77	589,246 52	42,322
" " 1922.....	1,303	51,333	3,499,338 86	68 17	56,467 95	37,223
" " 1923.....	1,307	43,223	2,606,610 61	60 30	.....	26,374
" " 1924.....	1,345	66,904	7,118,912 00	106 40	207,053 01	25,340
" " 1925.....	1,369	66,296	4,089,058 97	61 68	.....	42,334
" " 1926.....	1,365	63,740	3,508,288 52	55 05	.....	43,184
Total, période expirée le 31 mars 1926	1,365	7,745,198	415,726,620 89	53 67	10,271,995 58	3,828,087

par exercice, du mois d'avril 1868 au 31 mars 1926.

Montant total des retraits, dans le cours de la période	Moyenne de chaque retrait dans le cours de la période	Nombre de comptes ouverts dans le cours de la période	Nombre de comptes des déposants transférés de la caisse d'épargne du gouv. du Dominion pendant la période	Nombre de comptes clos dans le cours de la période	Nombre de comptes restant ouverts à la fin de la période	Intérêt alloué aux déposants	Montant total restant à l'avoir de tous comptes ouverts, intérêt compris, à la fin de la période	Montant moyen au crédit de chaque compte ouvert à la fin de la période
$ c.	$ c.					$ c.	$ c.	$ c.
8,857 48	53 35	2,146		44	2,102	939 37	204,588 89	97 33
296,754 35	61 99	9,329		1,319	7,212	21,094 72	856,814 26	118 80
664,655 51	70 11	8,823		2,857	12,178	48,689 08	1,588,848 82	130 41
1,093,438 86	72 10	9,424		4,449	17,153	84,273 08	3,497,259 65	145 59
1,778,655 19	81 33	10,856		6,940	21,059	116,174 55	3,096,500 01	147 04
2,323,299 32	86 91	11,995		9,528	23,526	126,932 88	3,207,051 57	136 32
2,468,643 42	86 04	12,048		10,606	24,968	126,273 31	3,204,965 46	128 36
2,341,979 04	82 88	10,516		11,190	24,294	120,758 06	2,926,090 48	120 44
2,021,457 97	77 11	10,218		10,097	24,415	110,116 08	2,740,952 59	112 27
1,726,082 98	70 49	8,791		9,312	24,074	104,067 86	2,639,937 47	109 60
1,731,658 79	70 55	0,058		8,597	25,535	103,834 29	2,754,484 03	107 87
1,733,448 79	66 07	10,755		8,845	27,445	110,912 56	3,105,190 80	113 14
2,015,813 16	69 89	14,407		10,481	31,365	136,075 47	3,945,669 11	125 80
2,097,389 15	73 56	18,731		10,491	39,605	184,904 81	6,208,226 77	156 75
3,461,619 31	96 53	25,778		13,920	51,463	291,065 07	9,473,661 53	184 68
4,730,995 39	104 54	27,127		17,531	61,059	407,305 17	11,976,237 31	196 13
5,694,611 13	100 84	26,562		20,939	66,682	477,487 64	13,245,552 64	198 63
5,973,031 84	97 01	27,591		20,951	73,322	539,560 51	15,090,540 31	205 81
6,183,470 60	96 40	29,103		21,555	80,870	607,075 37	17,159,372 09	212 18
6,626,067 51	100 62	31,874		22,585	90,159	692,404 57	19,497,750 15	216 26
7,514,061 78	96 05	37,516	723	26,704	101,693	975,639 15	20,689,032 62	203 44
7,532,145 56	89 06	38,049	962	29,581	113,123	841,921 79	23,011,422 57	203 41
8,575,041 98	95 12	32,127	570	33,499	112,321	786,875 37	21,990,653 49	195 78
7,875,977 57	92 67	29,791	1,124	32,006	111,230	734,430 89	21,738,648 09	195 44
7,230,938 14	93 44	28,943		29,368	110,805	734,590 70	22,298,401 65	201 24
6,631,578 97	90 39	29,502		26,032	114,275	777,482 98	24,153,193 66	211 36
7,473,585 46	87 98	29,116	662	27,033	117,020	835,800 34	25,257,868 14	215 84
7,310,291 97	85 41	27,988	1,647	26,037	120,628	876,049 07	26,805,542 47	222 22
7,406,066 13	84 91	30,100	1,959	26,245	126,442	944,524 73	28,932,929 68	228 82
7,656,086 64	83 76	30,236	6,722	26,663	135,737	1,024,511 74	32,380,829 09	238 55
8,853,178 42	93 65	33,722	2,279	29,449	142,289	982,725 62	34,480,937 77	242 47
9,021,862 56	94 88	30,172		30,320	142,141	1,001,899 96	34,771,605 17	144 62
8,903,505 46	96 03	37,596	587	29,337	120,987	1,049,699 27	37,507,455 80	248 41
9,774,694 62	95 75	38,685		32,304	157,368	1,126,952 44	39,950,812 62	253 87
10,617,070 50	100 21	38,886	712	34,205	162,751	1,188,924 83	42,320,209 91	260 01
11,379,756 94	109,01	39,786		35,524	167,023	1,254,048 96	44,255,326 93	264 96
11,883,127 70	109 79	38,925		37,376	168,572	1,309,567 05	45,419,706 28	269 44
12,129,101 23	110 11	35,376	572	39,002	165,518	1,320,511 70	45,367,760 68	274 09
12,324,529 26	115 26	37,681	879	39,536	164,542	1,328,205 78	45,736,488 51	276 75
9,330,766 39	117 35	30,282	3,310	30,849	167,285	1,027,833 83	47,452,957 75	283 66
13,610,865 95	116 89	42,530	279	44,403	165,691	1,369,404 60	47,564,284 28	287 07
13,132,239 00	114 14	31,611		41,507	155,895	1,342,869 64	45,190,484 21	289 88
11,699,649 54	121 35	29,661		36,663	148,893	1,279,011 04	43,586,357 42	292 73
11,470,360 24	126 51	34,639		36,054	147,478	1,257,565 84	42,330,579 19	293 51
12,303,688 13	128 39	38,796	600	38,955	147,919	1,258,164 84	43,563,764 33	294 51
13,389,966 01	138 28	40,120		42,005	146,034	1,255,179 63	42,728,941 83	292 59
13,842,924 98	131 64	41,917	343	44,974	143,320	1,218,491 69	41,591,286 57	290 20
12,925,606 20	123 41	34,506		42,349	145,477	1,175,536 96	39,995,406 40	295 22
9,981,914 13	128 00	27,988	1,050	30,170	134,345	1,160,082 89	40,008,417 70	297 80
10,606,900 87	155 40	28,491		28,684	135,142	1,206,527 65	42,582,578 59	315 09
14,427,194 11	184 35	21,156	166	30,563	125,735	1,244,578 61	41,283,478 84	328 34
13,604,410 70	211 30	17,007	529	27,255	116,541	1,208,558 76	41,654,960 26	357 43
21,293,281 63	317 78	14,509	376	33,896	97,154	1,056,545 20	31,605,594 38	325 31
10,699,748 70	252 11	11,651	1,756	20,242	88,563	883,842 47	29,010,619 23	327 57
8,496,546 78	228 26	6,359	194	15,274	82,196	767,301 95	24,837,181 21	302 17
5,764,442 11	218 56	5,184		11,263	76,111	677,917 84	22,357,267 55	293 72
5,199,219 63	205 18	14,649	574	10,236	81,104	672,435 82	25,156,448 75	311 55
5,316,583 68	125 59			9,894	80,550	733,136 04	24,662,060 08	306 17
4,839,856 06	112 07	7,365		8,737	79,178	705,176 45	24,035,668 99	303 56
446,757,416 48	116 70	1,445,359	29,575	1,396,337	79,178	44,794,469 00	24,035,668 99	303 56

SERVICE POSTAL AMBULANT

ÉTAT indiquant le total des salaires et des indemnités de route des commis ambulants, durant l'exercice 1925-26, comparaison faite avec l'exercice précédent, 1924-25.

Exercice	Salaires	Augmentation	Indemnités de route	Augmentation
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1924–25	2,106,766 50	283,777 92	551,660 06	632 03
1925–26	2,170,535 56	63,769 06	548,917 15	2,742 91

CHANGEMENTS FAITS AUX SERVICES EN EXISTENCE

Pendant l'exercice, on a fait les augmentations et les changements suivants dans la fréquence du service postal ambulant:—

Chemin de fer	Terminus	Distance en milles	Détails
National Canadien	Aldred Jct.–Rivière à Pierre	47	Service de W.P. quotidien sauf le dimanche, remplacé par service par W.B., même fréquence.
"	Montréal–Aldred Jct.	90	Service par W.B. quotidien sauf le dimanche, réduit à cinq fois par semaine.
"	Montréal–Aldred Jct.	90	Service par W.B. hebdomadaire augmenté à quotidien sauf le dimanche.
"	Aldred Jct.–Montréal	90	Service par W.B. additionnel quatre fois par semaine dans une seule direction.
"	Carlyle–Radville	102	Service de W.P. trois fois par semaine, remplacé par service par W.B., même fréquence.
"	Charlesbourg–St-Raymond	31	Service par W.B. supprimé par le train 26, deux fois par semaine, dans une seule direction.
"	Edmonton–Kamloops	511	Service par W.B. augmenté de trois fois par semaine à quotidien.
"	Emonton–Edson	130	Service par W.B. additionnel, trois fois par semaine.
"	Edmonton–Whitecourt	110	Service par W.B. augmenté de trois à quatre fois par semaine.
"	Edmonton–Clyde	49	Service par W.B. additionnel, une fois par semaine dans une seule direction.
"	Farnham–Waterloo	28	Service de W.P. quotidien sauf le dimanche, remplacé par service par W.B. deux fois par jour.
"	Farnham–Montréal	41	Service par W.B. additionnel quotidien, sauf le dimanche, dans une seule direction.
"	Garneau Jct.–Aldred Jct.	7	Service de W.P. additionnel quotidien sauf le dimanche.
"	Guelph–Rockwood	7	Service par W.B. additionnel quotidien, sauf le dimanche, dans une seule direction.
"	L'Épiphanie–St-Jacques	9	Service par W.B. additionnel quotidien, sauf le dimanche.
"	Morinville–Clyde	24	Service par W.B. additionnel hebdomadaire.

CHANGEMENTS FAITS AUX SERVICES EN EXISTENCE—*Suite*

Chemin de fer	Terminus	Distance en milles	Détails
National Canadien	Montréal–Joliette	36	Service par W.B. additionnel quotidien, sauf le dimanche.
"	Montréal–St-Jean	27	Service par W.B. additionnel quotidien, sauf le dimanche.
"	Québec–Chicoutimi	227	Service par W.B. additionnel hebdomadaire dans chaque direction.
"	Rinfret Jct.–Montréal	35	Service par W.B. additionnel quotidien, sauf le dimanche dans une seule direction.
"	Regina–Weyburn	80	Service par W.B. jusqu'à Talmage, augmenté de trois fois par semaine à quotidien, sauf le dimanche et étendu à Weyburn.
"	St. Johns–Farnham	14	Service de W.P. quotidien sauf le dimanche remplacé par un service par W.B. quotidien, sauf le dimanche, dans une seule direction.
"	St. Jacques–Rawdon	9	Service par W.B. additionnel quotidien, sauf le dimanche.
"	Shawinigan Falls–Aldred Jct.	4	Service par W.B. additionnel quotidien, sauf le dimanche, dans une seule direction.
"	Shawinigan Falls–Aldred Jct.	4	Service par W.B., train 217, réduit de quotidien, sauf le dimanche à cinq fois par semaine.
"	Toronto–North Bay	227	Service de W.P. entier, trains 46, 47, réduit à service de W.P. partiel.
"	Winnipeg–Rivers	142	Service par W.B. additionnel hebdomadaire.
"	Winnipeg–Victoria Beach	76	Service par W.B. augmenté de trois fois par semaine à quotidien, sauf le dimanche, pendant l'été.
"	Winnipeg–Edmonton	794	Service de W.P. entier, trains 3 et 4, réduit à service de W.P. partiel quotidien, sauf le dimanche.
Pacifique Canadien	Bedford–Stanbridge Station	2	Service par W.B. additionnel quotidien, sauf le dimanche, dans une seule direction.
"	Berthier–Berthier Jct.	2	Service par W.B. additionnel quotidien, sauf le dimanche, dans une seule direction.
"	Cranbrook–Kimberley	19	Service par W.B. quotidien, sauf le dimanche, porté à deux fois par jour, sauf le dimanche.
"	Lanigan–Melfort	83	Service par W.B. augmenté de trois à quatre fois par semaine.
"	Lanigan–Saskatoon	76	Service de W.P. tous les jours sauf le dimanche, remplacé par service par W.B. même fréquence.
"	Sherbrooke–Cookshire	21	Service par W.B. additionnel quotidien, sauf le dimanche.

CHANGEMENTS FAITS AUX SERVICES EN EXISTENCE—*Fin*

Chemin de fer	Terminus	Distance en milles	D8tails
Pacifique Canadien	Trois-Rivières–Grand'Mère	27	Service par W.B. additionnel quotidien, sauf le dimanche, dans une seule direction.
"	Winnipeg–Saskatoon	480	Service de W.P. partiel changé en service de W.P. entier.
Algoma Central	Sault Ste-Marie–Franz	195	Service par W.B. augmenté de 3 fois par semaine à quotidien, sauf le dimanche.
Hydro Electric	Amherstburg–Windsor	17	Service par W.B. additionnel quotidien, sauf le dimanche, dans une seule direction.
Michigan Central	Niagara-on-the-Lake–Niagara Falls	13	Service par W.B. quotidien, sauf le dimanche. Une direction supprimée.
Mont. & Southern	Montréal–St-Césaire	28	Service par W.B. quotidien, sauf le dimanche, porté à deux fois par jour, sauf le dimanche.
Niagara & St. Catharines	Niagara-on-the-Lake–St. Catharines	13	Service par W.B. additionnel quotidien, sauf le dimanche.

Abréviations: W.P.=wagon-poste. W.B.=wagon à bagages.

Pendant l'exercice de 1925–26, 154.45 milles additionnels de chemins de fer ont été utilisés pour le service des correspondances, ce qui constituait au 31 mars 1926 un parcours total de 37.295 milles pour le service postal ambulant.

L'état suivant donne les détails de ce service additionnel:—

Chemin de fer	Terminus	Distance en milles	Détails
National Canadien	Shediac–Pointe du Chêne	2·00	Service par W.B. quotidien sauf le dimanche.
Pacifique Canadien	Lomon–Arrowood	39·08	Service par W.B. bi-hebdomadaire.
Pacifique Canadien	Swift Current–Coderre	81·00	Service par W.B. bi-hebdomadaire.
Winnipeg River Ry. Co	Lac du Bonnet–Great Falls	14·00	Service par W.B. tri-hebdomadaire.
Alma—Jonquières	Ile Maligne–Hébertville	11·00	Service par W.B. 18 fois par semaine.
T. & N.O.	Cochrane–Island Falls	43·00	Service par W.B. tri-hebdomadaire.
Nipissing Central	Larder Lake–Cheminis	10·00	Service par W.B. tri-hebdomadaire.
Lake Erie & Northern	Simcoe-Port Dover	7·38	Service par W.B. quotidien, sauf le dimanche.
		207·46	
Maine Central	Beechers Falls—Lime Ridge	53·01	Service par W.P. supprimé.
		154·45	

ÉTAT COMPARATIF du service postal ambulant durant les exercices 1924-25 et 1925-26

Date	Milles de chemins de fer en opération sur lesquels les dépêches sont transportées	Wagons-poste, service quotidien. Parcours en milles	Wagons à bagage, service quotidien. Parcours en milles	Parcours total	
				Quotidien	Annuel
En mars 1926	37,295	71,145	53,950	125,095	39,155,205
En mars 1925	37,141	71,981	49,051	121,032	37,882,928
	154	*836	4,899	4,063	1,272,277

* Diminution.

SERVICE DES TIMBRES-POSTE

L'émission des timbres-poste au cours de l'exercice 1925-26 indique une augmentation sur celle de l'année précédente mais une légère diminution sur celle de l'année 1923-24, qui était de $31,063,161.72. Voici les émissions des deux dernières années:

Exercice 1924–25	$29,741,426 19
Exercice 1925–26	30,801,110 32
Augmentation	$ 1,059,684 13

SERVICE DE L'INSPECTION

1. Nombre de réclamations reçues relatives aux objets perdus ou traités irrégulièrement 299,377
Réclamations réglées d'une manière satisfaisante 197,543
Réclamations dont l'enquête se poursuit 14,347

PERTES D'OBJETS RECOMMANDÉS

2. *(a) Correspondances domestiques—*

Nombre d'objets recommandés pour lesquels une indemnité a été payée.. 148
Montant des indemnités payées ..... $ 1,936 58

Cause	Nombre	Somme	
Soustraction	50	$ 606 00	
Avarie	5	29 93	
Perte	93	1,300 65	
Payé par les employés responsables		540 43	
Reçu du fonds de garantie		247 00	
Payé par le ministère		1,064 74	
Payé par le ministère et encore dû par des anciens employés..		84 41	
			$ 1,936 58

(b) *Correspondances internationales—*

Nombre d'objets recommandés perdus dans les pays étrangers et pour lesquels une indemnité a été payée pour le compte des administrations étrangères responsables 118

Montant des indemnités payées pour le compte des administrations étrangères et remboursées par elles ..... $ 844 56

Nombre d'objets recommandés d'origine étrangère perdus au Canada et pour lesquels une indemnité a été payée par l'Administration canadienne 40

Montant de l'indemnité payée ..... $ 448 56

(Sur cette somme, $277.26 ont été payés par les employés responsables)

COLIS ASSURÉS ET ENVOIS C.R.

3. Nombre de colis assurés déposés, environ		3,178,280
Droits perçus, environ		$ 158,914 00
Réclamations payées		3,726
Indemnités payées		$ 24,487 37
Proportion des colis assurés traités irrégulièrement		1 par 853
Valeur moyenne des colis pour lesquels une indemnité a été payée		$ 6 57
Nombre de colis C.R., environ		1,014,480
Droits perçus, environ		$ 152,172 00
Nombre de réclamations payées		467
Montant des indemnités payées		$ 3,329 28
Proportion des colis C.R. traités irrégulièrement		1 par 2,172
Valeur moyenne des colis pour lesquels une indemnité a été payée		$ 7 12

ARRESTATIONS ET CONDAMNATIONS

4. A la suite des enquêtes faites dans les cas de vols et de pertes, 92 arrestations ont eu lieu pour vols d'objets de correspondance au cours de l'année:—

Arrestations		92
Condamnations	84	
Acquittements	8	
		92

Outre ces arrestations, douze employés ont été renvoyés pour avoir traité irrégulièrement des objets de correspondance.

TRANSACTIONS DU BUREAU DES REBUTS PENDANT L'EXERCICE TERMINÉE LE 31 MARS 1926

5. Nombre d'objets originaires du Canada, retournés non distribués par le Royaume-Uni, les Dominions et Colonies britanniques et les pays étrangers:		
Par le Royaume-Uni (y compris 397 objets recommandés)		34,864
Par l'administration postale des Etats-Unis (y compris 366 objets recommandés)		155,124
Par les Dominions et Colonies britanniques (y compris 130 objets recommandés)		16,896
Par les pays étrangers (y compris 257 objets recommandés)		17,369
Livres, colis, etc., renvoyés par les Etats-Unis, les possessions britanniques et les pays étrangers		64,377
6. Nombre d'objets originaires du Royaume-Uni, des Dominions britanniques et des pays étrangers, qui n'ont pu être livrés par les bureaux de poste canadiens:		
Lettres ordinaires et cartes postales en rebut, d'origine britannique et étrangère		135,833
Colis ordinaires, circulaires, etc., en rebut, d'origine britannique et étrangère		3,056
Lettres recommandées en rebut, d'origine britannique et étrangère		10,431
7. Nombre d'objets originaires du Canada qui n'ont pu être livrés par les bureaux de poste canadiens:		
Lettres et cartes postales ordinaires pour l'intérieur, tombées en rebut		618,582
Retournées aux envoyeurs	324,297	
Détruites	294,285	
Colis ordinaires, circulaires, etc., pour l'intérieur		634,671
Retournés aux envoyeurs	32,006	
Détruits	602,665	
Lettres recommandées pour l'intérieur tombées en rebut		12,049
Retournées aux envoyeurs	10,821	
Gardées en attendant les réclamations	1,228	
Lettres ordinaires et recommandées, colis, cartes postales, circulaires, etc., transmis au bureau des rebuts pour insuffisance d'adresse, non-paiement du port, mauvais emballage, etc		127,971
Nombre de lettres ordinaires et de colis originaires du Canada ci-haut mentionnés qui contenaient de l'argent ou des valeurs		10,434
Nombre de lettres ordinaires et de colis qui contenaient de l'argent ou des valeurs qui ont été retournées aux envoyeurs		9,970
Nombre de lettres ordinaires et de colis, qui contenaient de l'argent ou des valeurs, non encore réclamés et qui sont en instance au ministère		464
Nombre de colis originaires du Canada contenant des marchandises, etc., qui n'ont pu être livrés et qui seront mis en vente		2,913

ARGENT CONTENU DANS LES ENVOIS

8. Argent contenu dans les lettres en rebut		$ 19,451 07
Argent contenu dans les lettres en rebut et retourné aux propriétaires	$ 17,701 22	
Argent contenu dnns les lettres en rebut non réclamé et déposé au crédit du Receveur Général	1,749 85	
		$ 19,451 07
Recettes provenant du renvoi des objets tombés en rebut		$ 12,516 88

RÉSUMÉ

9. Nombre approximatif de lettres, cartes postales, colis, circulaires, etc., que la poste a transportés	1,400,000,000
Nombre de lettres, cartes postales, colis, circulaires, etc., envoyés au bureau des rebuts	1,831,223
Proportion des objets envoyés au bureau des rebuts: 1 par 764	·13%
Proportion des objets envoyés au bureau des rebuts sur la base des dix dernières années: 1 par 428	
Diminution	·42%

Dans le but de faire diminuer les pertes, le ministère a poursuivi energiquement sa campagne en vue de decouvrir ceux qui étaient coupables de vol de correspondances et 92 personnes furent arrêtées l'année dernière, dont 84 furent reconnues coupables et condamnées à la prison.

Il est résulté de la surveillance continuelle des dépêches et surtout de l'usage de serrures aux sacs de colis, une diminution de 13% dans les pertes de colis assurés et d'envois contre remboursement.

L'inspection externe est poursuivie maintenant de manière à comprendre annuellement un certain nombre de bureaux non comptables, ce qui permet une étude du fonctionnement des bureaux éloignés.

DIVISION DU MATÉRIEL ET DE L'APPROVISIONNEMENT

ÉTAT COMPARATIF des dépenses pour l'exercice terminé le 31 mars 1926.

Item des dépenses	1924–25	1925–26	Augmentation 1925–26	Diminution 1925–26
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Service intérieur—				
Impressions	44,740 62	38,534 51	.....	6,206 11
Papeterie	31,318 21	62,022 00	30,703 79	
Totaux	76,058 83	100,556 51	30,703 79	6,206 11
Augmentation—Service intérieur	.....	.....	24,497 68	
Service extérieur—				
Impressions	283,918 10	237,782 53	.....	46,135 57
Papeterie	90,094 42	116,127 11	26,032 69	
Totaux	374,012 52	353,909 64	26,032 69	46,135 57
Sacs, cadenas, etc	110,947 35	315,866 28	204,918 93	
Divers, matériel pour timbrage, balances, boîtes aux lettres, uniformes des facteurs, etc	298,515 94	312,368 60	13,852 66	
Totaux	783,475 81	982,144 52	244,804 28	46,135 57
Augmentation—Service extérieur	.....	.....	198,688 71	
Dépenses totales—Services intérieur et extérieur	859,534 64	1,082,701 03		
Augmentation totale—Services intérieur et extérieur	.....	.....	223,166 39	

	1924–25	1925–26
Argent remboursé au ministère—		
Par vente de nouveau matériel pour uniforme	$ 38,560 04	$ 41,655 31
Par vente de matériel hors d'usage	427 72	966 42
Remboursement sur divers articles de matériel	1,499 65	1,128 57
Paiements comptants à d'autres ministères—		
A la Justice (réparation et confection des sacs)	38,453 10	59,897 67
A la Douane, droits, etc	547 42	333 78
Au Commerce et Industrie (Inspection des balances)	2,500 00	2,500 00
Aux chemins de fer nationaux canadiens—fret et camionnage	3,041 76	1,549 41
A la Défense nationale: camionnage de couteaux	.....	1 00
Inventaire du stock au ministère, aux dépôts et entrepôts	1,109,208 46	1,341,504 06

BUREAUX COMPTABLES

Etat indiquant les recettes postales brutes des bureaux comptables durant l'exercice terminé le 31 mars 1926

PROVINCE DE L'ONTARIO

Nom du bureau	Recettes $ c.
Aberfoyle	242 93
Actinolite	323 70
Acton	8,960 11
Addison	339 44
Admaston Station	277 79
Adolphustown	176 17
Agincourt	1,558 62
Ahmic Harbour	423 49
Ailsa Craig	2,715 50
Alderdale	357 06
Alexandria	8,710 67
Alfred	1,830 03
Alfred Station	283 75
Algoma Mills	136 74
Algonquin	624 54
Algonquin Park	1,078 55
Allanburg	276 47
Allandale	4,104 84
Allan Water	639 28
Allenford	1,513 11
Allensville	202 22
Allenwood	133 49
Allisonville	119 33
Alliston	7,637 41
Alma	1,016 59
Almonte	9,225 33
Alton	1,455 74
Alvinston	3,499 89
Amelhasburg	270 64
Amherstburg	9,848 19
Amigari	585 24
Amyot	83 75
Ancaster	4,483 79
Angus	1,147 67
Annan	281 37
Ansonville	3,879 04
Anten Mills	344 69
Appin	1,127 64
Apple Hill	1,757 98
Appleton	557 09
Apsley	567 79
Arden	1,177 67
Ardoch	302 98
Argyle	294 22
Ariss	268 68
Arkona	1,826 94
Armow	209 27
Armstrong Station	528 36
Arner	399 53
Arnprior	15,407 91
Arnstein	429 69
Arthur	4,990 90
Ashburn	168 81
Ashton	628 29
Ashworth	92 59
Astorville	251 36
Athens	3,777 23
Atherley	995 00
Athlone	177 85
Atikokan	1,108 23
Attercliffe Station	506 69
Atwood	2,069 24
Auburn	1,388 58
Aultsville	1,622 91
Aurora	19,027 33
Avening	319 68
Avonmore	1,689 40
Aylmer West	13,444 06
Ayr	4,048 17
Ayton	1,981 07
Azilda	201 46
Baden	1,822 87
Badjeros	539 18
Bailieboro	613 79
Bainsville	755 85
Bala	2,838 39
Balderson	404 66
Ballantrae	237 75
Ballinafad	155 75
Ballycroy	361 88
Baltimore	472 05
Bancroft	4,535 72
Bannockburn	240 23
Barrie	27,750 77
Barrie Island	123 06
Bar River	423 96
Barrow Bay	143 06
Barry's Bay	2,289 77
Bartonville	820 91
Barwick	907 19
Bath	1,731 84
Batteau	459 01
Battersea	694 22
Bayfield	1,451 43
Baysville	818 02
Beachburg	1,915 87
Beachville	1,100 45
Beamsville	6,850 24
Beaumaris	1,420 74
Beaverton	5,247 76
Becher	239 07
Bedford Mills	146 12
Beeton	3,268 99
Belfountain	370 65
Belgrave	878 85
Belhaven	207 46
Bellamy's	527 80
Belle River	1,714 38
Belle Vallée	236 41
Belleville	*60,307 16
*Divisées comme suit:	
Bureau principal	59,189 71
Belleville Station	1,117 45
Bell Ewart	526 92
Bell's Corners	310 88
Belmont	2,186 33
Belton	396 00
Belwood	1,166 32
Berkeley	415 90
Bervie	260 82
Berwick	868 53
Bestel	1,448 14
Bethany	991 07
Bewdley	400 66
Bexley	147 33
Big Lake	157 96
Bigwood	375 82
Billing's Bridge	1,769 08
Binbrooke	479 10
Birch Cliff Heights	355 19
Biscotasing	568 83
Bishop's Mills	229 07

Recettes postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

PROVINCE DE L'ONTARIO—*Suite*

Nom du bureau	Recettes $ c.
Bismark	333 00
Bissett Creek	176 53
Blackstock	800 61
Blackwater	418 91
Blair	566 82
Blakeney	98 19
Blenheim	7,330 76
Blezard Valley	296 94
Blind River	4,891 27
Bloomfield	2,082 04
Bluevale	736 70
Blyth	3,153 44
Blytheswood	342 67
Bobcaygeon	4,277 15
Bognor	400 23
Bolger Bridge	727 91
Bolsover	386 04
Bolton	3,002 64
Bonarlaw	479 71
Bondhead	528 37
Bonfield	865 77
Bornholm	952 25
Boston Creek	791 51
Bothwell	3,458 94
Bourget	1,410 35
Bourkes	414 60
Bowmanville	13,588 56
Bracebridge	13,448 12
Bradford	4,553 77
Braeside	1,493 23
Brampton	24,250 93
Branchton	557 86
Brander	259 28
Brantford	*142,521 25
*Divisées comme suit:	
Bureau principal	137,067 86
Eagle's Nest	2,772 16
Farringdon Hill	487 00
Grand View	1,297 55
Tutela	896 68
Brechin	1,722 81
Breslau	618 76
Brewers' Mills	235 85
Bridgeburg	24,897 03
Bridgenorth	331 08
Bridgeport	547 37
Brigden	2,310 46
Bright	1,651 31
Brighton	6,454 89
Brinston	1,399 20
Britannia Bay	215 48
Britton	372 73
Brockville	51,998 51
Bronte	1,431 75
Brooklin	1,953 29
Brougham	248 80
Brown's Brae	204 26
Brownsville	1,115 05
Brucefield	693 64
Bruce Mines	2,418 37
Bruce Station	323 76
Brudenell	204 11
Brûlé Lake Station	344 13
Brunner	238 72
Brussels	4,423 57
Burford	3,435 59
Burgessville	1,343 43
Burketon Station	719 96
Burk's Falls	5,549 51
Burlington	9,843 04
Burnstown	213 73
Burnt River	427 83
Burritt's Rapids	1,205 94
Byng Inlet	2,139 83
Byron	1,254 90
Cache Bay	1,796 18
Caesarea	362 46
Cainsville	616 93
Caintown	193 10
Cairo	206 92
Caistorville	248 89
Calabogie	1,488 29
Caldwell's Mills	249 91
Caledon	948 24
Caledon East	1,058 47
Caledonia	6,552 86
Caledonia Springs	605 62
Callander	2,428 58
Camborne	122 20
Cambray	431 53
Camden East	938 75
Cameron	579 41
Camilla	198 17
Camlachie	1,048 68
Campbellcroft	492 04
Campbellford	11,189 73
Campbellville	1,377 50
Camp Borden	1,900 49
Campden	247 59
Canboro	991 32
Cane	315 68
Canfield	998 85
Cannifton	448 26
Cannington	4,159 16
Canonto	83 96
Capreol	3,964 49
Cardinal	5,428 02
Cargill	1,217 17
Carleton Place	17,581 60
Carlingford	155 84
Carlisle	834 51
Carnarvon	361 82
Carlsbad Springs	371 88
Carlsruhe	257 36
Carp	2,647 16
Carrying Place	792 74
Cartier	944 36
Casimir	94 38
Casselman	2,660 88
Castleford	233 89
Castleton	1,110 95
Cataraqui	312 93
Cathcart	248 96
Cavan	508 48
Cavers	156 08
Cayuga	3,960 14
Cedar Springs	300 50
Cedar Valley	287 37
Cedarville	218 47
Centralia	612 22
Centreville	249 51
Ceylon	741 59
Chalk River	943 27
Chapleau	8,326 81
Charing Cross	385 34
Charlton	541 95
Charlton Station	674 18
Chatham	67,685 96
Chatsworth	2,458 55
Chelmsford	1,576 67
Cheltenham	663 00
Chepstow	543 72
Cherry Valley	476 13
Chesley	9,601 62
Chesterville	5,529 33
Chippawa	3,718 30
Chiswick	91 24
Christy's Lake	140 61

Recettes postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

PROVINCE DE L'ONTARIO—*Suite*

Nom du bureau	Recettes $ c.
Churchill	579 94
Chute à Blondeau	336 13
City View	252 43
Clandeboye	619 65
Claraday	1,649 21
Claremont	1,480 54
Clarence	269 49
Clarence Creek	1,199 08
Clarendon Station	354 67
Clarke	569 21
Clarksburg	2,356 21
Clarkson	1,633 53
Clayton	388 25
Clear Creek	318 91
Clifford	2,542 47
Clinton	11,048 18
Cloyne	383 26
Clute	276 51
Coatsworth Station	702 51
Cobalt	27,654 12
Cobden	3,814 78
Coboconk	1,518 25
Cobourg	25,223 86
Cochrane	18,624 96
Codrington	388 13
Coe Hill	1,360 19
Colbeck	71 98
Colborne	5,314 97
Cold Springs	175 87
Coldwater	4,446 97
Colebrook	301 92
Colgan	244 25
Collingwood	21,878 29
Collin's Bay	350 30
Collin's Inlet	591 10
Columbus	344 10
Comber	1,964 61
Combermere	600 19
Conestogo	582 48
Coniston	4,377 20
Conn	373 88
Connaught Station	1,538 94
Consecon	1,633 93
Cooks Mills	33 18
Cookstown	3,745 08
Cooksville	2,645 49
Copetown	1,302 15
Copleston	160 83
Copper Cliff	5,691 72
Corbeil	250 45
Corbetton	798 07
Corbyville	1,272 18
Cordova Mines	295 23
Corinth	644 98
Cornwall	35,096 17
Corunna	863 70
Cottam	1,667 92
Courtland	1,404 65
Courtright	1,884 02
Craighurst	454 81
Craigmont	77 29
Craigvale	299 59
Crediton	1,384 46
Creemore	3,676 13
Creighton Mines	2,761 51
Cresswell	320 29
Crookston	360 47
Crosby	238 34
Croton	722 23
Crow Lake	225 32
Crown City	618 92
Crysler	1,673 51
Crystal Beach	4,164 30
Cumberland	690 56
Curran	996 52
Cutler	356 36
Cyrville	781 97
Dacre	621 32
Dalkeith	1,110 03
Dalton Mills	984 37
Dane	281 75
Dartford	249 17
Dashwood	1,259 11
Dayton	326 00
Dean Lake	844 20
Delaware	715 37
Delhi	4,167 63
Deloro	2,163 02
Delta	1,434 82
Demorestville	424 79
Denbigh	365 28
Denfield	1,116 85
Depot Harbour	1,384 25
Desaulniers	235 71
Desbarats	1,135 22
Desboro	634 91
Deseronto	5,615 24
Detlor	498 59
Deux Rivières	557 44
Devlin	662 64
Dickinson's Landing	271 53
Dixie	429 62
Dobbinton	1,448 06
Domville	404 17
Donald	166 01
Doon	220 49
Dorchester Station	1,631 70
Dorion	51 76
Dorion Station	512 53
Dornoch	434 03
Dorset	981 36
Douglas	1,720 23
Douro	260 48
Downeyville	343 68
Downsview	203 28
Drayton	3,776 80
Dresden	7,139 36
Dromore	215 44
Drumbo	1,497 84
Dryden	6,055 90
Duart	299 79
Dublin	1,410 46
Dunbar	150 24
Dunbarton	283 24
Duncan	127 85
Dunchurch	457 19
Dundalk	6,130 20
Dundas	15,675 53
Dungannon	1,069 67
Dunnville	22,845 61
Dunrobin	296 56
Dunsford	436 18
Duntroon	566 71
Dunvegan	676 09
Durham	6,368 45
Dutton	4,371 25
Dwight	630 02
Eagle River	690 26
Earlton	1,025 51
Easton's Corners	428 59
Eastwood	253 39
Eauclaire	491 75
Eberts	356 96
Echo Bay	865 55
Echo Place	398 45
Edenvale	110 59
Edgeley	128 17
Edwards	308 91

Recettes postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

PROVINCE DE L'ONTARIO—*Suite*

Nom du bureau	Recettes $ c.
Eganville	5,428 96
Egbert	289 65
Eldorado	519 15
Elgin	1,835 82
Elginburg	276 00
Elk Lake	3,081 83
Elmira	8,142 65
Elmvale	3,488 08
Elmwood	1,652 51
Elora	6,262 13
Elphin	250 98
Elsas	799 40
Embro	2,577 52
Embrun	1,624 36
Emo	3,107 31
Emsdale	1,307 40
Englehart	5,440 68
Enniskillen	373 61
Ennismore	1,227 94
Enterprise	1,699 01
Erieau	1,158 33
Erin	2,128 01
Erindale	309 97
Erinsville	361 46
Espanola	6,657 15
Espanola Station	307 46
Essex	9,018 46
Ethel	941 99
Eugenia	352 25
Everett	736 83
Everton	174 75
Exeter	6,523 00
Fairbank	1,621 27
Fairfield East	240 97
Fair Ground	259 29
Falding	224 41
Falkenburg Station	379 53
Farran's Point	559 95
Fauquier	822 06
Fenella	365 76
Fenelon Falls	8,170 37
Fenwick	2,544 64
Fergus	14,031 34
Ferris	264 49
Fesserton	171 84
Feversham	746 03
Field	1,175 04
Finch	2,725 85
Fingal	741 14
Fisherville	891 55
Fitzroy Harbour	446 80
Flanders	1,565 57
Flesherton	2,485 71
Fletcher	732 05
Flint	179 14
Flinton	653 01
Floradale	276 19
Florence	1,255 69
Flower Station	346 87
Foleyet	1,437 81
Folger Station	81 57
Fonthill	2,542 63
Footes Bay	569 66
Fordwich	1,645 69
Forest	6,745 58
Forester's Falls	959 35
Formosa	856 77
Fort Erie	5,138 05
Fort Frances	16,309 51
Fort Stewart	343 69
Fort William	*75,819 31
*Divisées comme suit:	
Bureau principal	68,449 44
Fort William Sub-office No. 1	3,151 67
Fort William West	4,218 20
Fournier	706 09
Foxboro	636 04
Foxmead	342 94
Fox Point	307 89
Frankford	3,525 04
Franklin	131 10
Franktown	294 60
Frankville	419 16
Franz	784 66
Fraserville	333 38
Freelton	626 70
Freeman	2,014 09
Frood Mine	298 96
Fruitland	867 26
Fullarton	321 07
Galetta	935 06
Gallingertown	196 04
Galt	70,431 27
Gamebridge	581 04
Gananoque	17,468 44
Garson	1,132 61
Gelert	463 56
Genier	172 58
Georgetown	10,053 95
Gilford	472 37
Gilmour	418 86
Giroux Lake	152 36
Glammis	576 23
Glanworth	723 05
Glasgow Station	411 04
Glen Allan	238 78
Glencairn	414 23
Glencoe	5,178 75
Glen Huron	249 34
Glen Miller	189 27
Glen Morris	260 08
Glen Robertson	1,197 44
Glenroy	224 79
Glen Sandfield	424 10
Glen William	711 13
Goderich	18,019 30
Godfrey	492 68
Gogama	1,791 62
Golden Lake	924 81
Goldlands	151 29
Gooderham	632 52
Goodwood	639 21
Gordon Bay	390 43
Gore Bay	3,730 00
Gore's Landing	296 33
Gormley	759 16
Gorrie	1,718 21
Goudreau	641 04
Gowanstown	573 27
Gowganda	1,071 54
Grafton	1,449 63
Grand Bend	791 64
Grand Valley	3,735 68
Granton	1,499 29
Grassie	305 85
Gravenhurst	7,987 02
Greenbank	269 79
Greenfield	901 73
Greensville	458 73
Green Valley	438 72
Greenwood	294 33
Gregoire's Mills	164 71
Grimsby	13,668 14
Grimsby East	1,353 49
Guelph	*106,183 37
*Divisées comme suit:	
Bureau principal	99,513 52
Sub-office No. 1	2,197 15
Sub-office No. 2	4,472 70
Hagersville	6,651 85

Recettes postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

PROVINCE DE L'ONTARIO—*Suite*

Nom du bureau	Recettes $ c.
Haileybury	12,783 39
Haley Station	391 08
Haliburton	3,325 80
Halloway	806 02
Hallville	310 63
Hamilton	*580,984 40
*Divisées comme suit:	
Bureau principal	413,106 12
Station B	53,806 55
Sub-office No. 2	3,300 05
Sub-office No. 3	7,916 71
Sub-office No. 4	7,725 20
Sub-office No. 5	9,577 86
Sub-office No. 6	7,582 57
Sub-office No. 7	904 00
Sub-office No. 8	15,669 20
Sub-office No. 9	1,253 00
Sub-office No. 10	7,843 01
Sub-office No. 11	1,015 00
Sub-office No. 12	21,841 05
Sub-office No. 14	4,995 00
Sub-office No. 15	7,727 93
Chedoke	834 82
Crown Point	8,462 66
Hamilton Beach	612 18
Homeside	3,984 41
Mount Hamilton	2,827 08
Hammond	850 31
Hampton	731 43
Hanbury	86 20
Hanmer	526 00
Hannon	384 93
Hanover	14,887 24
Harcourt	214 71
Harley	387 44
Harlowe	184 55
Harold	492 04
Harrietsville	605 54
Harrington West	206 15
Harrison's Corners	314 90
Harriston	9,898 83
Harrow	3,941 84
Harrowsmith	1,688 09
Hartington	548 45
Harwood	467 22
Hastings	3,307 14
Havelock	4,241 55
Hawkesbury	9,355 91
Hawkestone	1,284 45
Hawkesville	161 81
Haysville	401 70
Hearst	3,099 56
Heaslip	211 50
Heathcote	246 96
Hensall	3,308 44
Hepworth	1,406 15
Hermon	399 33
Heron Bay	184 82
Hespeler	10,756 91
Hickson	993 82
Highgate	1,996 83
Highland Creek	378 27
Highland Grove	548 32
Hilliardton	165 27
Hillier	757 05
Hillsburgh	1,443 84
Hillsdale	808 37
Hilton	387 27
Hilton Beach	990 15
Holland Centre	615 58
Holland Landing	622 43
Holstein	1,393 70
Holyrood	476 82
Honeywood	438 46

Nom du bureau	Recettes $ c.
Hopeville	277 13
Hornby	596 55
Hornepayne	2,480 48
Horning's Mills	689 77
Humber Bay	844 89
Humberstone	3,543 06
Huntsville	14,621 41
Hurdman's Bridge	809 80
Huttonsville	299 55
Hybla	356 76
Hyde Park Corner	668 33
Hydro	534 77
Hymers	444 78
Hyndford	317 72
Ice Lake	201 23
Ida	385 43
Ignace	1,621 30
Ilderton	2,720 60
Indian River	468 30
Ingersoll	24,400 48
Inglewood	1,354 15
Inkerman	716 82
Innerkip	863 31
Inverary	411 23
Inwood	1,647 33
Iona Station	704 88
Iron Bridge	954 04
Iron Dale	136 14
Iroquois	5,514 46
Iroquois Falls	9,090 72
Islington	3,413 31
Ivanhoe	499 91
Jackfish	504 52
Jacksonboro	586 24
Jackson's Point	1,298 61
Janetville	554 65
Jarlsburg	233 90
Jarvis	2,801 00
Jasper	990 28
Jerseyville	776 08
Jessopville	391 15
Jogues	252 24
Jordan	1,117 48
Jordan Harbour	583 58
Jordan Station	906 72
Joyceville	242 96
Kagawong	711 55
Kakabeka Falls	706 31
Kaladar Station	279 50
Kaministikwia	536 16
Kapuskasing	4,950 77
Kars	623 97
Katrine Station	331 09
Kearney	1,285 42
Keene	1,259 32
Keewatin	4,692 01
Kemble	725 47
Kemptville	6,867 60
Kenabeek	325 19
Kendal	451 83
Kenilworth	935 49
Kenmore	671 51
Kenney	636 44
Kenora	24,799 24
Kent Bridge	296 09
Kerrwood	1,249 73
Keswick	1,231 54
Kettleby	456 71
Kilbride	198 74
Killaloe Station	2,429 88
Killarney	589 86
Kilsyth	197 17
Kilworthy	471 86
Kimberley	358 08

Recettes postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

PROVINCE DE L'ONTARIO—*Suite*

Nom du bureau	Recettes $ c.
Kinburn	1,570 38
Kincardine	13,497 18
King	1,372 60
Kingsmill	219 79
Kingston	*116,984 84
Divisées comme suit:	
Bureau principal	109,746 10
Sub-office No. 1	5,387 54
Sub-office No. 2	1,114 20
Bath Road	547 00
Kingston Station	190 00
Kingsville	10,716 80
Kinmount	1,740 99
Kintore	472 16
Kipling	220 68
Kippen	548 39
Kirkfield	1,543 10
Kirkland Lake	10,840 90
Kirkton	984 71
Kitchener	124,418 70
Kleinburg	413 86
Klock	151 52
Komoka	754 19
Krugersdorf	250 97
Lafontaine	405 95
LaForest	500 56
Lakefield	4,795 98
Lakeport	323 71
Lakeside	1,151 94
Lakeview Beach	1,239 27
Lakeview Park	646 18
L'Amable	89 76
Lambeth	1,338 98
Lambton Mills	3,781 40
Lanark	3,399 30
Lancaster	2,565 82
Lang	187 25
Langstaff	405 51
Langton	506 67
Lansdowne	3,451 13
Lansing	2,199 37
Larchwood	282 80
Larder Lake	813 15
Larocque	294 59
La Salette	530 90
LaSalle	1,049 93
Latchford	951 17
Latta	426 75
Laurel	582 22
Laurentian View	419 44
La Vallée	687 00
Lavant Station	452 37
Lavigne	123 47
Lawrence Station	236 78
Leamington	18,422 55
Leeburn	121 51
Lefaivre	573 65
Lefroy	1,384 41
Lemieux	176 20
Leonard	421 53
Levack	1,575 62
Lime House	401 85
Lindsay	35,309 45
Linwood	1,297 66
Lion's Head	1,752 55
Lisle	823 78
Listowel	14,768 71
Little Britain	1,253 64
Little Current	4,577 82
Lloydtown	376 70
Lochlash	148 65
Lochlin	392 03
Locust Hill	553 25
Loiselleville	447 11
Londesborough	1,570 63
London	*490,499 00
*Divisées comme suit:	
Bureau principal	434,667 86
Sub-office No. 1	468 05
Sub-office No. 2	1,350 23
Sub-office No. 3	7,606 54
Sub-office No. 4	6,647 22
Sub-office No. 5	1,344 00
Sub-office No. 6	382 00
Sub-office No. 7	1,883 00
Sub-office No. 8	11,178 02
Sub-office No. 9	774 00
Sub-office No. 10	4,759 05
Ealing	7,490 63
London South	5,415 37
London West	1,016 89
St. James Park	3,790 14
Tambling's Corners	256 00
University P.O	1,470 00
Long Bay	95 51
Long Branch	4,328 57
Longford Mills	837 41
Longlac	483 38
Longwood	282 11
Lonsdale	287 15
Loretto	225 44
L'Orignal	1,835 38
Loring	617 93
Lorneville	668 76
Lorrain Valley	71 24
Lowbanks	627 59
Lucan	2,992 42
Lucknow	6,645 28
Lunenburg	351 41
Lyn	1,262 71
Lynden	1,396 81
Lyndhurst	1,385 62
Lynedoch	389 02
McAlpine	324 80
McDonald's Corners	450 13
McDougall Mills	884 64
McGregor	284 90
McKellar	623 54
Maberly	803 73
MacLennan	378 80
MacTier	1,354 80
Madawaska	1,116 10
Madoc	6,075 32
Magnetawan	1,715 03
Maidstone	587 40
Maitland	560 39
Malachie	265 46
Mallorytown	1,931 16
Malton	748 64
Manchester	255 03
Mandamin	823 69
Manilla	511 16
Manitowaning	2,004 89
Manotick	974 20
Manotick Station	413 71
Mansfield	720 24
Maple	1,501 81
Markdale	5,987 67
Markham	3,270 61
Markstay	605 28
Marlbank	965 89
Marmion	86 88
Marmora	3,482 21
Martintown	1,671 26
Marysville	381 89
Massey Station	2,720 00
Matheson Station	2,937 64

Recettes postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

PROVINCE DE L'ONTARIO—*Suite*

Nom du bureau	Recettes $ c.
Mattagami Heights	655 60
Mattawa	4,430 67
Mattice	816 31
Maxville	3,761 65
Maxwell	428 88
Maynooth	1,130 29
Maynooth Station	321 41
Meadowvale	662 44
Meaford	10,280 80
Melancthon	296 63
Melbourne	1,283 18
Merlin	3,399 25
Merrickville	4,041 75
Merritton	5,652 30
Metcalfe	1,264 84
Michipicoten Harbour	218 46
Michipicoten River	191 38
Middleville	327 72
Midhurst	483 25
Midland	24,289 00
Milberta	155 34
Mildmay	3,049 36
Milford	392 36
Millbank	771 42
Millbridge	213 00
Millbrook	3,579 74
Mille Roches	2,420 03
Mill Grove	401 02
Milliken	471 43
Milnet	1,248 08
Milton West	10,253 46
Milverton	5,133 48
Mimico	5,449 01
Mimico Beach	4,816 03
Minaki	1,567 25
Mindemoya	860 63
Minden	1,810 93
Mine Centre	799 42
Minesing	589 99
Minett	817 02
Minnitaki	237 86
Missanabie	468 38
Mitchell	8,297 00
Mobert	225 78
Moffat	459 45
Moira	277 54
Monckland Station	933 88
Monkton	1,804 76
Mono Mills	282 26
Mono Road Station	798 47
Monteith	1,473 79
Monticello	181 29
Montreal River	155 98
Montrock	9 96
Moonbeam	765 73
Moorefield	1,706 03
Mooretown	1,021 11
Moor Lake Station	185 75
Moose Creek	2,126 00
Morewood	862 98
Morganston	301 79
Morpeth	999 00
Morrisburg	7,227 46
Morriston	423 54
Morton	214 61
Moscow	574 36
Mossley	469 58
Moulinette	532 01
Mountain	1,838 97
Mountain Grove	703 41
Mount Albert	1,616 58
Mount Bridges	2,055 23
Mount Elgin	767 21
Mount Forest	9,806 81
Mount Hope	677 16
Mount Joy	488 80
Mount Pleasant	892 07
Mount St. Patrick	290 58
Mowat	733 50
Muir Kirk	965 68
Muncey	528 24
Murillo	742 59
Myrtle Station	635 03
Nairn Centre	613 20
Nakina	1,782 41
Nanticoke	519 02
Napanee	20,848 44
Nashville	453 91
Naughton	196 56
Navan	937 85
Nesterville	695 53
Nestleton Station	876 99
Neustadt	1,701 47
Newboro	1,410 41
Newburgh	1,582 45
Newbury	1,664 20
Newcastle	2,317 98
New Dundee	910 00
New Germany	153 71
New Hamburg	5,537 18
Newington	1,164 29
New Liskeard	16,550 45
New Lowell	1,053 28
Newmarket	16,805 37
Newton	665 25
Newton Brook	780 20
Newton Robinson	253 55
New Toronto	21,934 32
Niagara Falls	*123,811 47
*Divisées comme suit:	
Bureau principal	95,228 05
Niagara Falls Centre	17,873 75
Niagara Falls, Falls View	1,400 33
Niagara Falls South	9,223 34
Niagara Falls West End	86 00
Niagara-on-the-Lake	4,922 71
Nicholson Siding	1,413 10
Nipigon	2,984 23
Nipissing	461 55
Nobel	91 28
Nobleton	286 67
Noelville	752 34
Norland	523 45
Norman	2,431 30
Normandale	420 72
North Augusta	1,440 81
North Bay	56,533 60
North Brook	879 06
North Bruce	361 27
North Cobalt	1,306 79
Northfield Station	734 84
North Gower	1,705 83
North Lancaster	327 19
North Pines	125 53
Northwood	890 57
Norval	1,117 94
Norwich	7,165 13
Norwood	4,081 15
Notre-Dame du Lac	91 58
Nottawa	604 98
Novar	686 85
Oakland	245 88
Oakville	15,365 82
Oakwood	1,338 16
Oba	517 36
Odessa	1,389 13
Ohsweken	373 68
Oil City	234 77

Recettes postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

PROVINCE DE L'ONTARIO—*Suite*

Nom du bureau	Recettes $ c.
Oil Springs	1,888 83
Omemee	2,590 63
Ompah	216 53
Onondaga	215 06
Orangeville	11,022 19
Orillia	41,675 38
Orleans	322 14
Ormond	272 90
Orono	2,926 30
Oro Station	478 48
Orrville	541 97
Orton	815 89
Osgoode Station	1,871 91
Oshawa	*76,000 91
*Divisées comme suit:	
Bureau principal	70,788 73
Cedar Dale	1,341 03
South Oshawa	3,871 15
Osnabruck Centre	274 69
Ottawa	*621,444 32
*Divisées comme suit:	
Bureau principal	468,906 84
Sub-office No. 2	6,605 57
Sub-office No. 3	2,058 00
Sub-office No. 4	8,574 96
Sub-office No. 5	2,221 01
Sub-office No. 6	7,935 29
Sub-office No. 7	7,966 89
Sub-office No. 10	5,431 41
Sub-office No. 14	965 00
Sub-office No. 15	2,314 09
Sub-office No. 16	2,886 00
Sub-office No. 17	5,133 52
Sub-office No. 18	394 00
Sub-office No. 20	6,381 27
Bank Street	33,966 03
Bayswater	574 00
Clarkstown	1,396 76
Cummings' Bridge	984 95
Eastview Centre	1,021 04
Glebe	13,912 11
Hintonburg	5,288 50
Le Breton Flats	7,325 56
Mount Sherwood	1,562 10
Naval Service	
New Edinburgh	4,180 73
Ottawa East	3,919 65
Ottawa South	6,583 91
Stewarton	12,955 13
Ottawa West	660 44
Otter Lake Station	313 46
Otterville	2,498 09
Overbrook	796 62
Owen Sound	*54,844 26
*Divisées comme suit:	
Bureau principal	54,436 29
Brookholm	407 97
Oxdrift	654 63
Oxford Mills	564 72
Oxford Station	447 09
Paincourt	383 13
Paisley	4,604 42
Pakenham	2,248 73
Palermo	424 11
Palgrave	489 50
Palmer Rapids	282 36
Palmerston	6,171 49
Parham	771 16
Paris	22,355 27
Paris Station	2,911 95
Parkhill	6,100 94
Parry Harbour	237 69
Parry Sound	14,528 60
Pearson	123 06
Pefferlaw	745 49
Pelee Island	615 77
Pembroke	32,929 13
Pendleton	560 40
Penetanguishene	8,409 89
Perkinsfield	185 64
Perry Station	143 90
Perth	28,849 64
Perth Road	420 01
Petawawa	358 49
Petawawa Military Camp	476 65
Peterboro	*109,545 22
*Divisées comme suit:	
Bureau principal	105,123 56
Sub-office No. 1	563 35
Sub-office No. 2	829 49
Sub-office No. 3	432 00
Sub-office No. 4	2,596 82
Petersburg	876 71
Petrolia	13,147 78
Phelpston	593 08
Philatelic Agency	3,891 96
Phillipsville	360 00
Pickering	2,358 87
Picton	17,701 82
Pine	334 35
Pinewood	549 80
Pinkerton	382 74
Plainville	202 89
Plantagenet	2,576 64
Plantagenet Springs	261 19
Plattsville	1,875 74
Plevna	410 09
Point Anne	584 86
Pointe-aux-Roches	531 44
Point Edward	2,579 15
Pontypool	1,258 61
Porquis Junction	764 38
Port Arthur	*57,781 13
*Divisées comme suit:	
Bureau principal	53,605 82
Sub-office No. 3	3,791 58
Sub-office No. 4	356 46
Sub-office No. 5	27 27
Port Burwell	3,121 51
Port Carling	3,095 33
Port Colborne	20,580 11
Port Credit	5,448 73
Port Dalhousie	5,697 96
Port Dover	8,865 52
Port Elgin	6,732 64
Port Hope	21,974 06
Port Lambton	1,246 84
Portland	1,483 37
Port McNicoll	2,478 80
Port Maitland	662 47
Port Nelson	1,066 33
Port Perry	6,217 65
Port Robinson	1,050 94
Port Rowan	3,242 47
Portsmouth	2,015 63
Port Stanley	2,883 28
Port Stanton	755 23
Port Sydney	1,082 06
Port Whitby	590 81
Powassan	5,026 86
Prescott	14,300 40
Preston	22,977 02
Priceville	1,002 36
Princeton	1,721 71
Proton Station	970 70
Providence Bay	515 08
Pulp Siding	757 40
Puslinch	773 64

Recettes postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

PROVINCE DE L'ONTARIO—*Suite*

Nom du bureau	Recettes $ c.
Queensborough	860 93
Queenston	1,159 98
Queensville	655 35
Rainy Lake	782 13
Rainy River	4,588 21
Ramore	769 62
Ramsayville	253 89
Rathburn	169 49
Ravenna	673 83
Ravenshoe	242 09
Reaboro	306 13
Read	239 33
Redditt	713 29
Rednersville	278 72
Renfrew	26,962 92
Riceville	407 98
Richard's Landing	1,403 79
Richmond	1,670 47
Richmond Hill	4,977 79
Richwood	287 01
Rideau Ferry	202 65
Ridgetown	8,465 75
Ridgeville	1,257 13
Ridgeway	4,628 31
Ripley	3,294 29
Riverside	642 12
River Valley	404 77
Riverview	339 19
Roblin	477 79
Roche's Point	784 20
Rockingham	183 23
Rockland	2,833 22
Rocklyn	309 92
Rockport	430 69
Rock Springs	227 14
Rockton	222 28
Rockwood	2,699 17
Rodney	3,654 47
Rose Corner	144 88
Rosemont	251 44
Roseneath	962 25
Roslin	412 32
Rosseau	2,149 48
Rossmore	516 69
Rossport	679 94
Rothsay	307 53
Ruby	172 90
Ruel	272 65
Ruscom Station	307 82
Russell	2,798 13
Rutherglen	614 44
Ruthven	1,960 36
Rydal Bank	366 10
Ryland	105 04
Ste. Agatha	285 47
St. Albert	339 36
St. Amour	354 33
St. Andrew's West	376 83
Ste. Anne de Prescott	438 76
St. Ann's	635 09
St. Catharines	93,954 32
St. Charles	492 74
St. Clements	543 80
St. Columban	436 02
St. David's	1,003 38
St. Eugène	1,616 67
St. George Brant	2,133 37
St. Isidore de Prescott	943 49
St. Jacob's	1,231 54
St. Joachim River Ruscom	554 56
St. Mary's	17,714 88
St. Onge	553 29
St. Paschal Baylon	149 52
St. Paul's Station	361 08
St. Raphael West	405 50
St. Thomas	68,371 46
St. Williams	1,548 75
Sand Point	294 32
Sanitarium	3,107 03
Sarnia	65,970 95
Sarsfield	381 57
Sault Ste. Marie	*72,060 51
*Divisées comme suit:	
Bureau principal	54,411 48
Sub-office No. 1	5,256 53
Sub-office No. 2	3,248 05
Sub-office No. 3	1,221 00
Sault Ste. Marie West	4,985 15
Sault Ship Canal	1,031 66
Steelton West	1,906 64
Scarborough	758 72
Scarborough Bluffs	1,271 50
Scarborough Junction	704 28
Schomberg	2,286 87
Schreiber	3,795 69
Schumacher	7,298 96
Scotland	1,642 76
Scudder	505 69
Seaforth	10,301 37
Seagrave	531 54
Searchmont	838 26
Sebright	434 73
Sebringville	1,162 27
Seely's Bay	902 70
Seguin Falls	395 26
Selby	333 50
Selkirk	2,364 60
Sellwood	96 18
Sesikinika Lake	387 17
Severn Bridge	1,087 11
Shakespeare	769 30
Shallow Lake	684 60
Shannonville	1,036 58
Shanty Bay	858 60
Sharbot Lake	1,846 21
Sharon	303 10
Sharp Corners	218 58
Shedden	1,129 83
Sheffield	353 03
Sheguindah	553 21
Shelburne	6,590 28
Sherkston	727 25
Shillington	288 70
Shining Tree	201 27
Sillsville	698 89
Silver Centre	1,506 34
Silver Water	404 32
Simcoe	25,279 02
Singhampton	818 75
Sioux Lookout	5,914 53
Skead	324 64
Sleeman	394 98
Smithfield	335 22
Smith's Falls	27,337 19
Smithville	3,022 12
Smoky Falls	220 57
Smooth Rock Falls	2,747 79
Snelgrove	184 15
Sombra	1,423 32
Sonya	356 52
Southampton	5,136 40
South Cayuga	359 51
South End	993 88
South Indian	696 79
South March	355 45
South Monaghan	309 05
South Mountain	1,258 96
South Porcupine	9,344 31

Recettes postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

PROVINCE DE L'ONTARIO—*Suite*

Nom du bureau	Recettes $ c.
South River	2,655 63
South Woodslee	1,301 20
Southwold Station	331 99
Spanish	1,009 78
Spanish Mills	781 44
Sparrow Lake	381 32
Sparta	655 02
Spencerville	3,038 07
Spragge	1,122 99
Spring Bay	361 77
Spring Brook	625 51
Springfield	1,865 41
Springford	562 59
Sprucedale	2,215 38
Stackpool	232 03
Staffa	359 24
Stamford	446 53
Stanley	262 59
Staples	323 65
Stayner	4,784 33
Stella	941 79
Stevensville	1,622 26
Stirling	5,115 46
Stittsville	1,403 30
Stoco	297 55
Stokes Bay	105 00
Stonecliff	408 61
Stony Creek	2,871 53
Stouffville	4,926 50
Straffordville	837 23
Stratford	64,677 62
Stratford Station	10,634 54
Strathroy	12,413 69
Stratton	1,084 68
Streetsville	2,426 77
Strickland	220 28
Stroud	873 11
Sturgeon Falls	10,550 64
Sudbury	55,718 34
Sulphide	569 31
Summerstown Station	577 99
Sunbury	204 36
Sunderland	2,703 79
Sundridge	2,779 19
Sutton West	3,114 87
Swastika	1,956 99
Sword	191 04
Sydenham	2,356 25
Tamworth	2,060 77
Tara	3,094 22
Tavistock	3,948 74
Tecumseh	1,789 71
Teeswater	4,561 04
Tehkummah	304 06
Terra Cotta	413 79
Terra Nova	155 17
Thamesford	1,937 22
Thamesville	4,261 28
Thedford	2,850 04
Thessalon	5,661 98
Thomasburg	436 74
Thornbury	3,193 05
Thorndale	1,753 53
Thornhill	1,328 27
Thornloe	820 92
Thornton	1,466 56
Thorold	13,510 98
Tilbury	5,416 71
Tillsonburg	14,637 92
Timagami	1,217 19
Timmins	36,713 74
Tincap	248 00
Tiverton	1,686 93
Tobermory	618 20
Toledo	614 68
Tomstown	253 46
Toronto	*6,688,696 08
*Divisées comme suit:	
Bureau principal	3,174,908 07
Postal Terminal A	578,236 07
Station postale B	242,229 00
Station postale C	34,171 89
Station postale D	76,325 02
Station postale E	58,771 99
Station postale F	135,269 42
Station postale G	63,154 03
Station postale H	12,456 25
Station postale J	33,172 18
Station postale K	26,576 52
Station postale L	27,863 76
Sub-office No. 1	3,691 17
Sub-office No. 2	6,328 22
Sub-office No. 3	7,216 65
Sub-office No. 4	2,522 39
Sub-office No. 5	2,436 28
Sub-office No. 6	5,548 86
Sub-office No. 7	5,442 76
Sub-office No. 8	1,218 67
Sub-office No. 9	628 45
Sub-office No. 10	2,900 12
Sub-office No. 11	6,520 75
Sub-office No. 12	1,268 84
Sub-office No. 13	1,666 37
Sub-office No. 14	26,003 33
Sub-office No. 16	55,614 65
Sub-office No. 17	3,214 70
Sub-office No. 18	16,783 17
Sub-office No. 20	12,041 94
Sub-office No. 22	12,690 19
Sub-office No. 24	10,156 49
Sub-office No. 25	20,081 94
Sub-office No. 26	4,531 68
Sub-office No. 27	9,000 07
Sub-office No. 28	6,218 54
Sub-office No. 29	18,431 93
Sub-office No. 30	2,649 39
Sub-office No. 31	38,267 10
Sub-office No. 33	10,387 78
Sub-office No. 34	10,652 77
Sub-office No. 35	2,379 21
Sub-office No. 36	5,828 70
Sub-office No. 37	9,268 89
Sub-office No. 38	10,269 28
Sub-office No. 39	5,509 58
Sub-office No. 40	6,728 70
Sub-office No. 42	7,284 40
Sub-office No. 43	10,613 34
Sub-office No. 44	11,794 80
Sub-office No. 45	5,824 83
Sub-office No. 46	54,255 23
Sub-office No. 47	2,024 34
Sub-office No. 48	14,344 70
Sub-office No. 49	4,861 83
Sub-office No. 50	27,872 46
Sub-office No. 51	12,049 87
Sub-office No. 52	8,439 61
Sub-office No. 53	4,328 09
Sub-office No. 54	11,022 70
Sub-office No. 55	9,085 65
Sub-office No. 56	847 30
Sub-office No. 57	3,396 06
Sub-office No. 58	10,882 91
Sub-office No. 59	9,414 00
Sub-office No. 60	1,967 68
Sub-office No. 61	3,019 55
Sub-office No. 62	15,280 10
Sub-office No. 63	22,851 57
Sub-office No. 64	12,621 18
Sub-office No. 65	2,221 63

Recettes postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

PROVINCE DE L'ONTARIO—*Suite*

Nom du bureau	Recettes $ c.
Toronto—*fin.*	
Sub-office No. 66	31,237 25
Sub-office No. 67	644 70
Sub-office No. 69	6,779 90
Sub-office No. 70	6,833 69
Sub-office No. 71	1,166 95
Sub-office No. 72	1,220 93
Sub-office No. 73	552 30
Sub-office No. 74	1,738 92
Sub-office No. 77	129 11
Sub-office No. 78	7,065 73
Sub-office No. 79	9,099 49
Sub-office No. 90	2,152 47
Sub-office No. 91	730 34
Sub-office No. 92	730 72
Sub-office No. 95	213 01
Sub-office No. 101	6,340 91
Sub-office No. 102	18,139 63
Sub-office No. 103	14,448 74
Sub-office No. 104	4,224 01
Sub-office No. 105	1,010 33
Sub-office No. 106	4,626 32
Sub-office No. 107	15,338 01
Sub-office No. 108	2,342 97
Sub-office No. 109	1,272 64
Sub-office No. 110	2,407 33
Sub-office No. 111	45,167 54
Sub-office No. 116	214,774 00
Sub-office No. 116A	402,068 93
Sub-office No. 118	4,542 64
Sub-office No. 122	29,802 18
Sub-office No. 125	99,383 59
Sub-office No. 125A	139,000 00
Sub-office No. 140	8,952 66
Sub-office No. 141	3,376 85
Sub-office No. 148	6,304 35
Sub-office No. 157	5,497 85
Sub-office No. 167	26,498 39
Sub-office X	2,080 60
Balmy Beach	7,161 56
Bathurst Street	53,072 59
Bedford Park	5,498 13
Birch Cliff	1,891 54
Bleecker Street	7,449 70
Bloor Street	11,208 95
Broadview Avenue	11,015 56
Brockton	7,370 97
Carlton Street	9,574 70
Clinton Street	10,268 69
Coleman	8,399 81
Davisville	5,963 01
Deer Park	18,051 12
Dundas Street	7,628 52
Earlscourt	1,951 98
Lee Avenue	6,093 46
Mount Dennis	27,726 88
Pape Avenue	20,376 70
Parkdale	14,694 04
Peter Street	162,246 16
Queen Street East	19,006 89
Rusholme Road	21,686 27
St. Joseph Street	11,608 97
Spadina Avenue	29,313 79
Swansea	1,559 61
Todmorden	1,218 58
Wychwood Park	5,224 33
Torrance	494 90
Tory Hill	1,182 97
Tottenham	3,297 64
Trenton	19,371 67
Trent River	297 95
Trout Creek	1,468 95
Trout Mills	270 58
Trowbridge	138 55
Troy	219,84
Tupperville	658 03
Turbine	202 00
Turriff	221 32
Tweed	6,866 63
Tyrone	281 82
Udney	324 57
Uffington	297 23
Union	453 42
Unionville	1,791 01
Uno Park	275 47
Uptergrove	331 10
Utopia	273 35
Utterson	1,024 11
Uxbridge	9,282 44
Val Gagné	551 16
Valrita	250 51
Vandorf	129 12
Vanessa	624 21
Vankleek Hill	5,904 27
Varna	652 57
Varney	432 61
Vars	1,054 93
Vasey	264 86
Ventnor	243 41
Verner	2,131 99
Vernon	657 22
Vernonville	210 76
Verona	1,532 97
Victoria Harbour	2,706 72
Victoria Mines	194 55
Victoria Road	468 81
Vienna	739 52
Vineland	2,655 86
Vineland Station	1,248 37
Vinemount	372 40
Virginia	406 95
Vittoria	1,155 01
Wabigoon	515 77
Wahnapitae	209 13
Wainfleet	1,212 40
Waldemar	323 36
Waldhof	327 84
Wales	1,844 65
Walford Station	476 61
Walker's	386 87
Walkerton	11,512 10
Wallaceburg	14,299 80
Wallacetown	872 95
Wallenstein	766 04
Walsingham	608 99
Walter's Falls	381 50
Walton	984 65
Wanstead	1,010 86
Wardsville	996 34
Warkworth	2,348 82
Warren	1,685 08
Warsaw	731 37
Warwick	197 24
Washago	1,456 42
Waterdown	2,151 06
Waterford	7,902 40
Waterloo	37,434 48
Watford	6,373 28
Watson's Corners	179 54
Waubaushene	1,835 75
Wawbewawa	273 06
Webbwood	1,558 42
Welland	43,315 90
Welland Port	1,148 42
Wellesley	2,389 63
Wellington	3,354 93
Wemyss	264 96
Wendover	314 90

Recettes postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

PROVINCE DE L'ONTARIO—*Suite et fin*

Nom du bureau	Recettes $ c.
Westboro	4,266 93
West Brook	219 59
West Hamilton	815 27
West Hill	648 82
West Huntingdon	230 40
West Lorne	3,457 85
Westmeath	1,184 60
West Montrose	641 82
Weston	20,500 16
Westport	2,958 78
Westwood	330 15
Wheatley	3,214 63
Whitby	12,997 03
White Church	393 76
Whitefish	617 30
White Lake	381 49
White River	1,587 47
Whitevale	462 39
Whitney	1,090 04
Wiarton	8,187 53
Widdifield Station	521 52
Wilberforce	522 37
Wilkesport	190 87
Williamsburg	1,680 49
Williamsford	294 67
Williamstown	1,723 33
Wilno	611 87
Wilsonville	474 93
Wilton	317 29
Wilton Grove	605 66
Winchester	6,574 80
Winchester Springs	309 71
Windermere	1,122 73
Windham Centre	348 34
Windsor	*361,233 01
*Divisées comme suit:	
Bureau principal	247,778 51
Station postale de Sandwich	7,404 78
Station postale de Walkerville	72,525 81
Windsor—*Con.*	
Sub-office No. 1	12,348 70
Sub-office No. 2	8,629 12
Sub-office No. 3	4,546 17
Sub-office No. 4	73 00
Ford Sub-P.O	2,694 71
Ford Sub-Office No. 2	5,232 21
Wingham	11,501 57
Winona	6,169 38
Woito	263 01
Wolfe	83 50
Wolfe Island	1,367 08
Wolverton	129 97
Woodbridge	3,243 22
Woodford	377 93
Woodham	411 10
Woodlawn	427 49
Woodrous	200 81
Woodstock	60,613 49
Woodville	2,656 70
Wooler	659 18
Worthington	1,171 31
Wroxeter	1,691 19
Wyebridge	328 16
Wyevale	510 63
Wyoming	2,821 02
Yarker	862 34
York	1,071 10
Young's Point	444 91
Zephyr	657 69
Zurich	2,285 40
Bureaux non comptables	155,868 87
	13,903,477 48
Moins la valeur des timbres-poste apposés sur les bons de poste	20,632 61
	13,882,844 87

PROVINCE DE QUÉBEC

Abbotsford	1,148 62
Abercorn	768 93
Abord à Plouffe	344 34
Acton Vale	3,699 95
Adamsville	553 86
Adstock	496 29
Albanel	813 54
Albertville	380 58
Amos	8,272 18
Amqui	4,523 74
Ancienne Lorette	689 99
Ange Gardien	463 64
Ange Gardien de Rouville	1,023 58
Angers	352 57
Angliers	993 87
Anse au Griffon	347 06
Armagh	1,130 77
Armand	412 66
Arthabaska	3,579 94
Arundel	1,233 09
Arvida	1,098 73
Asbestos	5,634 28
Ascot Corner	419 70
Aston Junction	997 65
Athelstan	858 70
Aubrey	288 94
Audet	235 81
Aurigny	130 04
Authier	371 00
Avoca	211 60
Ayers Cliff	2,854 18
Aylmer East	4,092 89
Aylwin	220 06
Bagotville	3,063 22
Baie des Sables	886 24
Baie Ste. Claire	15 08
Baie St. Paul	3,867 18
Baillargeon	449 60
Barachois de Malbaie	944 39
Barnston	377 32
Barraute	970 20
Batiscan	1,113 56
Bearn	353 48
Beauce Junction	1,606 11
Beauceville East	4,622 15
Beauceville Ouest	2,019 75
Beauharnois	5,307 40
Beauport	1,759 50
Beaupré	356 35
Beaurivage	758 11
Bécancour	828 10
Bedford	4,282 11
Beebe	3,801 90
Beech Grove	286 06
Belcourt	577 16
Belleau	788 64
Bellerive	1,920 51
Bellerive Station	344 37

Recettes postales brutes des bureaux comptables —*Suite*

PROVINCE DE QUÉBEC—*Suite*

Nom du bureau	Recettes $ c.
Belœil Station	616 62
Belœil Village	1,822 64
Bergerville	1,397 74
Berthier en Bas	608 12
Berthier en Haut	5,510 04
Bic	2,606 93
Bienville	2,158 41
Birchton	359 20
Bishop's Crossing	1,456 78
Black Cape	268 55
Black Lake	2,272 85
Black Lake East	131 82
Blanche	161 71
Blondin	346 95
Blue Sea Lake	338 63
Boileau	143 93
Bois Franc	215 49
Bolduc	1,031 02
Bolton Centre	744 24
Bonaventure	1,648 15
Bonaventure East	293 01
Bon Conseil	474 97
Bondville	307 52
Boucherville	1,004 96
Bouchette	727 87
Breakyville	1,190 24
Brébeuf	282 05
Brigham	737 53
Bristol	494 66
Brome	846 09
Bromptonville	2,628 82
Brosseau Station	76 88
Broughton Station	444 01
Brownsburg	2,855 69
Brunet	113 94
Bryson	622 43
Buckingham	8,365 83
Buckland	538 34
Bulwer	733 31
Bury	2,479 08
Cabano	2,719 08
Cacouna	1,688 66
Calumet	1,504 69
Calumet Island	479 49
Campbell's Bay	3,184 10
Cap à l'Aigle	684 11
Cap aux Os	212 90
Cap Chat	1,356 51
Cap de la Madeleine	4,758 22
Cap des Rosiers	413 79
Cape Cove	638 39
Capelton	249 04
Cap Rouge	908 74
Cap St. Ignace	2,111 76
Cap Santé	614 23
Carillon	398 93
Carleton	802 04
Carleton Centre	594 96
Carrier	80 59
Cascades	359 76
Cascades Point	413 67
Caughnawaga	1,350 43
Causapscal	1,540 09
Causapscal Station	1,272 98
Chaleurs	496 85
Chambly	2,662 75
Chambly Canton	2,459 80
Chambord	831 07
Chambord Junction	433 27
Champlain	1,126 11
Chandler	4,133 34
Chapeau	1,190 96
Charette	609 27
Charlemagne	518 21
Charlesbourg	1,220 00
Charney	2,234 55
Charteris	241 68
Chartierville	481 36
Châteauguay	1,125 65
Châteauguay Basin	1,019 62
Château Richer	639 61
Chaudière Curve	318 57
Chaudière Station	316 21
Chelsea	513 98
Chemin Taché	623 82
Chénéville	788 34
Chicoutimi	16,704 34
Chicoutimi Centre	8,251 05
Chicoutimi Ouest	2,783 75
Choisy	179 06
Chute Panet	527 28
Clarenceville	1,212 24
Clarke City	758 92
Coaticook	11,502 40
Coleraine Station	546 35
Como	657 17
Compton	1,918 58
Contrecœur	1,417 84
Cookshire	5,325 28
Corner of the Beach	384 32
Coteau du Lac	761 40
Coteau Landing	476 50
Coteau Station	1,573 18
Courcelles	684 68
Cowansville	7,510 67
Crabtree Mills	833 96
Daaquam	782 53
Dalesville	177 92
Dalhousie Station	1,596 60
Dalibaire	565 85
Danford Lake	302 58
Danville	7,171 95
Daveluyville	827 21
Davidson	515 21
Delisle	968 06
Delson	743 24
Demers Centre	530 05
Deniau	343 53
Dequen	351 71
Desbiens	608 67
Deschaillons	2,173 33
Deschambault	1,066 08
Deschênes Mills	99 67
Dewittville	338 23
D'Israeli	2,903 35
Dixville	919 71
Dolbeau	421 52
Donnacona	3,432 92
Dosquet	451 02
Doucet	253 14
Douglastown	725 71
Drapeau	251 72
Drummondville East	12,093 62
Duclos	138 97
Dundee	576 77
Dunham	1,727 61
Dupuy	926 44
East Angus	7,421 07
East Broughton	789 25
East Broughton Station	2,319 36
East Clifton	165 24
East Farnham	460 02
East Hereford	581 64
Eastman	1,896 77
East Templeton	575 07
Escuminac	292 07
Estcourt	651 70
Etang du Nord	338 24

Recettes postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

PROVINCE DE QUÉBEC—*Suite*

Nom du bureau	Recettes $ c.
Fabre	482 69
Fabre Station	101 19
Farm Point	346 16
Farnham	9,952 51
Farrellton	409 97
Fassett	846 59
Father Point	560 51
Ferme Neuve	1,028 12
Fitch Bay	530 25
Fontainebleau	173 58
Fort Coulonge	2,853 01
Foster	1,284 81
Frampton	944 29
Franklin Centre	728 68
Frelighsburg	1,833 54
Fugèreville	189 61
Fulford	333 21
Gamelin	1,139 23
Gardenvale	10,127 71
Garneau	975 87
Garthby Station	1,253 27
Gascons	862 53
Gaspé	4,023 39
Gaspé Harbour	1,001 60
Gentilly	1,600 32
Georgeville	594 38
Glenada	270 97
Glendyne	159 89
Glenelm	1,168 33
Glen Iver	229 84
Glen Sutton	412 10
Godbout	654 36
Gould	725 63
Gracefield	1,932 10
Granby	16,846 86
Grand Cascapédia	1,189 18
Grande Baie	1,206 75
Grande Grève	352 24
Grande Ligne	977 49
Grand Entry	191 24
Grandes Bergeronnes	610 29
Grandes Piles	805 73
Grand'Mère	5,604 21
Grand'Mère Cité	6,919 69
Grand Métis	151 16
Grand River	1,199 36
Grand St. Esprit	331 83
Graniteville	224 67
Greenlay	300 59
Grenville	1,938 17
Grindstone Island	729 08
Grondines	561 82
Grosse Isle	116 78
Guay	2,668 95
Guenette	347 52
Guérin	308 15
Guigues	736 21
Haldimand West	174 06
Ham Nord	547 25
Ham Sud	392 71
Harrington East	165 06
Hatley	661 14
Hauteur	400 91
Havre Aubert	378 41
Havre St. Pierre	477 44
Hébertville	1,558 30
Hébertville Station	3,034 70
Hemmingford	2,454 41
Henrivassal	191 35
Henryville	656 40
Hervey Junction	390 89
High Falls	151 45
Highwater	373 88
Hillhurst	249 53
Honfleur	458 30
House Harbour	239 10
Howick	1,706 44
Howick Station	1,082 52
Huberdeau	832 63
Hudson	2,196 84
Hudson Heights	1,545 49
Hull *	25,128 52
*Divisées comme suit:	
Bureau principal	23,758 59
Sub-office No. 1	1,369 93
Huntingdon	7,477 88
Iberville	3,605 09
Ile aux Noix	300 84
Ile Maligne	3,830 29
Inverness	1,413 36
Ironside	299 57
Island Brook	211 34
Isle aux Grues	824 08
Isle Perrot Nord	215 02
Isle Verte	2,196 34
Johnville	378 96
Joliette	20,120 78
Jonquières	8,584 64
Kamouraska	973 78
Katevale	309 76
Kazubazua	527 09
Kenogami	7,262 45
Kiamika	288 29
Kildare	1,156 50
Kingsbury	629 97
Kingsey Falls	779 68
Kinnear's Mills	302 80
Kippewa	558 06
Knowlton	5,956 58
La Baie	1,625 23
La Baie Shawinigan	581 08
Labelle	1,321 80
L'Acadie	320 97
Lac à la Tortue	522 11
Lac au Saumon	2,084 08
Lac aux Sables	410 69
Lac aux Sables Station	303 74
Lac Bouchette	647 41
Lac Brulé	397 50
Lac des Ecorces	498 04
Lac des Iles	365 24
Lac Etchemin	1,137 84
Lac Frontière	1,819 89
La Chevrotière	330 26
Lac Humqui	333 74
Lachute	7,500 79
Lachute Mills	2,435 88
Lac Masson	1,002 16
Lac Mercier	730 35
Lacolle	2,171 50
Lac Mégantic	8,038 10
La Conception	264 02
Lacroix	878 00
Lac Ste. Croix	310 51
Lac Ste. Marie	346 61
Lac Saguay	1,000 82
Ladysmith	283 40
Lake Edward	652 30
La Macaza	619 20
La Malbaie	6,177 44
Lamartine	715 70
Lambton	2,112 08
Landrienne	370 94
Langevin	1,172 87
Langlais	319 94
L'Annonciation	2,296 52
Lanoraie	810 03
L'Anse au Beaufils	359 18
L'Anse St. Jean	475 38

Recettes postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

PROVINCE DE QUÉBEC—*Suite*

Nom du bureau	Recettes $ c.
La Patrie	1,251 48
Laprairie	3,628 45
La Presentation	1,012 91
La Reine	1,775 93
La Sarre	3,292 85
L'Ascension	549 19
L'Assomption	2,756 34
Laterrière	959 45
La Trappe	1,592 90
Latulipe	174 23
La Tuque	9,277 58
Laurier	491 68
Laurierville	1,030 94
Lauzon	2,975 15
Lauzon Ouest	413 10
Laval des Rapides	463 99
Lavaltrie	500 15
L'Avenir	568 74
Laverlochère	623 16
La Visitation	319 91
Lawrenceville	686 22
Leclercville	691 52
Leeds Village	839 05
Lemesurier	317 69
Lemieux	471 90
Lennoxville	8,951 91
L'Epihanie	2,238 68
Le Pont de Quebec	415 66
Lesage	439 53
Les Cèdres, Cedars	1,471 15
Les Eboulements	883 92
Les Ecureuils	369 00
Les Escoumains	867 16
Les Etroits	328 17
Levis	6,643 29
Lime Ridge	179 12
Linière	1,185 40
L'Islet	2,637 15
L'Islet Station	1,411 95
Little Cascapedia	612 98
Little River East	388 66
Loretteville	5,487 76
Lorrainville	1,131 59
Lotbinière	1,102 43
Louiseville	4,566 98
Lourdes	299 69
Low	574 63
Low Station	218 11
Luceville	934 69
Luskville	640 02
Lyster Station	1,693 12
McKee	187 34
McMasterville	1,071 23
MacDonald College	3,648 17
Maddington Falls	420 82
Magog	10,561 46
Magog East	757 33
Makamik	3,051 25
Mandeville	443 10
Maniwaki	2,850 48
Manseau	1,234 79
Mansonville	2,144 81
Marbleton	1,028 46
Maria	1,267 75
Marieville	3,486 61
Martel	374 91
Martinville	371 36
Maryland	329 65
Mascouche	1,204 97
Masham Mills	304 74
Massawippi	389 64
Masson	1,238 59
Mastaï	284 25
Matane	6,837 53
Matapédia	1,756 10
Melbourne	953 93
Messines	709 81
Metabetchouan	2,974 68
Métis Beach	1,506 30
Milan	636 85
Mille Isles	104 24
Minerve	351 07
Mistassini	664 99
Montauban	812 33
Montauban les Mines	512 91
Mont Carmel	603 03
Montcerf	587 04
Monte Bello	2,122 27
Montfort	939 55
Mont Joli	7,697 34
Mont Laurier	5,331 22
Mont Louis	914 37
Montmagny	8,674 80
Montmagny Station	3,944 78
Montmorency Village	2,159 64
Montpelier	240 61
Montréal	*3,850,898 94
*Divisées comme suit:	
Bureau principal	2,187,879 21
Station postale A	161,747 29
Station postale B	260,677 80
Station postale C	30,636 33
Station postale D	12,201 82
Station postale E	34,508 27
Station postale F	24,807 32
Station postale G	26,306 14
Station postale H	120,352 49
Station postale M	7,154 24
Station postale N	55,478 01
Station postale O	5,089 01
Station postale R	16,594 17
Station postale S	8,124 76
Station postale de Lorimier	28,577 42
Station postale de Hochelaga	7,808 13
Station postale de Lachine	7,846 41
Station postale de Notre Dame de Grâce	16,461 20
Station postale d'Outremont	19,672 25
Station postale de St-Henri	34,359 40
Station postale de St-Lambert—Chambly	15,133 25
Station postale de Verdun	17,567 40
Station postale de Westmount	30,229 15
Sub-office No. 15,	4,023 20
Sub-office No. 16	6,122 04
Sub-office No. 17	5,756 20
Sub-office No. 18	6,068 98
Sub-office No. 19	10,340 09
Sub-office No. 20	7,076 09
Sub-office No. 21	17,317 40
Sub-office No. 22	4,360 97
Sub-office No. 23	8,012 61
Sub-office No. 24	7,240 80
Sub-office No. 25	*76 00
Sub-office No. 26	3,349 74
Sub-office No. 27	14,661 93
Sub-office No. 28	1,549 07
Sub-office No. 29	3,622 54
Sub-office No. 30	2,265 98
Sub-office No. 31	6,018 69
Sub-office No. 32	902 33
Sub-office No. 33	2,724 59
Sub-office No. 35	10,163 94
Sub-office No. 36	1,389 29
Sub-office No. 37	4,869 69
Sub-office No. 38	9,169 05
Sub-office No. 39	58,282 58
Sub-office No. 40	1,555 65

Recettes postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

PROVINCE DE QUÉBEC—*Suite*

Nom du bureau	Recettes $ c.
Montréal—*suite.*	
Sub-office No. 41	6,366 05
Sub-office No. 42	5,721 88
Sub-office No. 43	5,884 10
Sub-office No. 44	4,037 33
Sub-office No. 46	2,508 59
Sub-office No. 48	6,213 48
Sub-office No. 49	603 45
Sub-office No. 50	5,789 42
Sub-office No. 51	10,299 28
Sub-office No. 53	2,123 53
Sub-office No. 54	165 70
Sub-office No. 55	372 02
Sub-office No. 56	778 94
Sub-office No. 58	9,802 50
Sub-office No. 65	5,792 34
Sub-office No. 66	8,536 50
Sub-office No. 68	3,862 00
Sub-office No. 69	856 81
Sub-office No. 72	7,830 75
Sub-office No. 73	6,369 45
Sub-office No. 75	7,656 30
Sub-office No. 77	17,803 91
Sub-office No. 85	1,745 94
Sub-office No. 86	2,840 62
Sub-office No. 93	6,760 32
Sub-office No. 95	55,173 25
Sub-office No. 101	1,889 65
Sub-office No. 104	2,969 31
Sub-office No. 105	15,067 48
Sub-office No. 106	7,378 67
Sub-office No. 107	3,247 07
Sub-office No. 108	3,435 13
Sub-office No. 109	905 05
Sub-office No. 110	358 32
Sub-office No. 111	5,045 98
Sub-office No. 112	2,863 97
Sub-office No. 113	600 50
Sub-office No. 114	2,708 78
Sub-office No. 115	517 66
Sub-office No. 116	9,555 97
Sub-office No. 117	5,944 40
Sub-office No. 118	3,651 81
Sub-office No. 119	2,520 47
Sub-office No. 120	154 67
Sub-office No. 121	2,615 01
Sub-office No. 122	1,145 98
Sub-office No. 123	4,902 48
Sub-office No. 124	14,201 73
Sub-office No. 125	5,409 39
Sub-office No. 126	4,648 60
Ahuntsic	913 30
Beaudoin Street	5,010 12
Bordeaux	563 07
Bout de l'Isle	30 00
Cartierville	1,757 75
Côte des Neiges	233 41
Côte St. Louis	2,783 68
Côte St. Michel	241 97
Côte Visitation	1,190 00
Dominion	1,658 26
Dorval	126 80
Greenfield Park	467 07
Lachine Locks	5,014 69
Lakeside	25 25
Leduc	27,036 00
Longue Pointe	1,533 32
Longueuil	4,279 15
Montreal Nord	796 46
Montreal South	532 50
Montreal West	4,921 29
Mont Royal	165 60
Notre-Dame des Victoires	696 96
Ontario Street Centre	4,650 00
Montréal—*fin.*	
Ontario Street East	5,905 28
Park Avenue	9,202 80
Park Avenue Extension	5,677 30
Pointe aux Trembles	2,049 92
Pointe Claire	1,989 57
St. Catherine Street West	8,781 38
Ste. Cunégonde	12,047 04
St. Denis Street	15,561 22
St. Jean Baptiste de Montréal	11,884 97
St. Jean de la Croix	6,847 53
St. Josaphat	109 50
St. Lawrence Street Centre	15,226 03
St. Louis Square	5,023 07
St. Paul	5,424 55
Sault au Recollet	20,759 27
Tetreaultville	644 05
Valois	502 25
Victoria Avenue	19,097 58
Villeneuve	4,457 27
Villeray	2,392 26
Ville St. Pierre	12,820 23
Youville	6,106 36
Mont Rolland	914 76
Mont St. Grégoire	372 28
Mont St. Michel	136 59
Monument	2,204 40
Morin Heights	1,168 88
Namur	411 20
Napierville	1,622 31
Nedelec	414 09
Neubois	406 85
Neuville	951 28
New Carlisle	4,271 23
New Glasgow	1,114 20
New Liverpool	189 18
Newport Centre	463 45
Newport Point	387 18
New Richmond	1,271 79
New Richmond Station	1,625 07
Nicolet	6,408 05
Nominingue	1,624 72
Normandin	1,559 69
North Coaticook	530 49
North Hatley	3,771 94
North Nation Mills	224 18
North Stanbridge	349 30
North Stukely	453 68
North Timiskaming	1,271 22
North Wakefield	471 31
Notre-Dame de Ham	395 43
Notre-Dame de la Merci	115 50
Notre-Dame de la Paix	358 92
Notre-Dame de la Salette	460 99
Notre-Dame de Lévis	6,650 90
Notre-Dame de Pierreville	487 26
Notre-Dame de Rimouski	357 00
Notre-Dame des Bois	584 39
Notre-Dame de Stanbridge	490 12
Notre-Dame du Lac	1,437 34
Notre-Dame du Lac Station	448 51
Notre-Dame du Laus	477 68
Notre-Dame du Pont Main	192 16
Notre-Dame du Portage	470 99
Notre-Dame du Rosaire	563 37
Nouvelle	499 91
Noyan	379 58
Oak Bay Mills	233 55
Oka	875 14
Ormstown	3,850 46
Ormstown Station	796 06
Oskelaneo	525 03
Otter Lake	668 16
Padoue	697 68

Recettes postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

PROVINCE DE QUÉBEC—*Suite*

Nom du bureau	Recettes $ c.
Panet	346 12
Papineauville	2,411 58
Paquette	410 42
Paquin	78 69
Parent	1,682 23
Parisville	481 83
Parkhurst	258 32
Paspébiac	2,901 27
Paspébiac West	525 49
Peninsula Gaspé	307 75
Pentecost River	319 89
Percé	1,472 32
Peribonca	547 25
Perkins	456 93
Petite Matane	201 65
Phillipsburg	1,151 13
Pierreville	3,451 20
Pike River	300 98
Pintendre	203 10
Piopolis	327 76
Plaisance	582 65
Plessisville	6,136 27
Plessisville Station	2,192 44
Pointe au Chêne	394 95
Pointe au Pic	4,458 89
Pointe Basse	133 50
Pointe du Lac	502 15
Pointe Fortune	831 59
Pointe Gatineau	1,121 18
Point St. Peter	183 09
Poltimore	451 49
Pontbriand	347 99
Pont de Maskinongé	1,242 13
Pont Etchemin	1,707 22
Pont Rouge	2,826 25
Pont St. Maurice	1,726 70
Portage du Fort	691 88
Port Alfred	2,710 42
Port Daniel Centre	849 11
Port Daniel East	751 57
Port Menier	319 23
Portneuf	2,138 82
Portneuf Station	1,051 48
Price	2,156 90
Princeville	2,199 84
Privat	2,146 08
Proulxville	701 76
Quai de Rimouski	858 11
Quai des Eboulements	474 45
Quatre Chemins	202 45
Québec	*580,040 43
*Divisées comme suit:	
Bureau principal	306,556 28
Station postale B	86,891 23
Station postale du Faubourg St-Jean-Baptiste	26,423 68
Station postale de St-Roch de Québec	67,972 59
Station postale de St-Sauveur de Québec	15,096 71
Sub-office No. 1	5,738 41
Sub-office No. 2	6,272 01
Sub-office No. 3	953 77
Sub-office No. 4	6,300 47
Sub-office No. 5	890 00
Sub-office No. 6	581 18
Candiac	12,003 01
Lairet	3,630 56
Palais	11,612 60
Rue St. Joseph	25,116 00
Sans Bruit	3,710 09
Stadacona	291 84
Quyon	2,169 49
Racine	510 93
Rapide de L'Orignal	627 35
Rapides des Joachims	222 47
Rawdon	2,604 83
Repentigny	185 23
Restigouche	876 75
Richardville	369 65
Richmond	9,845 75
Rigaud	3,504 57
Rimouski	13,804 86
Ripon	660 96
River Beaudette	665 40
Riverbend	535 11
River Désert	2,487 85
Riverfield	236 57
River Joseph	283 81
Rivière au Doré	419 97
Rivière au Renard	894 99
Rivière à Pierre	1,052 72
Rivière Bleue	1,691 64
Rivière Bois Clair	962 26
Rivière Caplan	437 32
Rivière du Loup Centre	3,546 16
Rivière du Loup (en bas)	7,925 91
Rivière du Loup Station	8,588 39
Rivière du Moulin	1,237 98
Rivière Ouelle	563 50
Rivière Trois Pistoles	685 89
Rivington	213 76
Robertsonville	1,125 01
Roberval	9,127 03
Robitaille	275 69
Rock Forest	341 73
Rock Island	8,117 21
Rouyn Lake	2,126 71
Roxton Falls	2,015 95
Roxton Pond	1,392 03
Rupert	264 92
St. Adalbert	269 80
Ste. Adélaïde de Pabos	510 61
Ste. Adèle	832 65
Ste. Adèle (en bas)	458 85
St. Adelphe de Champlain	921 69
St. Adolphe de Dudswell	419 80
St. Adolphe de Howard	438 58
St. Adrien	546 97
St. Agapit	677 37
Ste. Agathe de Lotbinière	1,074 78
Ste. Agathe des Monts	9,012 54
Ste. Agnès de Dundee	472 03
St. Aimé	1,102 80
St. Alban	1,118 54
St. Albert	292 22
St. Alexandre d'Iberville	764 07
St. Alexandre de Kamouraska	1,322 58
St. Alexis de Matapédia	732 79
St. Alexis de Montcalm	1,666 66
St. Alexis de Monts	1,216 12
St. Alphonse	464 78
St. Alphonse de Caplan	345 97
St. Amédée de Péribonca	170 64
St. Anaclet	840 23
Ste. Anastasie	598 01
St. André Avellin	1,687 67
St. André de Kamouraska	1,482 20
St. André de Restigouche	240 22
St. André du Lac St. Jean	298 75
St. Andrews East	1,736 13
Ste. Angèle de Laval	637 47
Ste. Angèle de Monnoir	409 11
Ste. Angèle de Rimouski	703 58
St. Anicet	610 06
Ste. Anne de Beaupré	8,604 26
Ste. Anne de Bellevue	5,249 06
Ste. Anne de Chicoutimi	858 33
Ste. Anne de la Pérade	2,873 04

Recettes postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

PROVINCE DE QUÉBEC—*Suite*

Nom du bureau	Recettes $ c.
Ste. Anne de la Pocatière	5,701 84
Ste. Anne des Monts	1,685 88
Ste. Anne des Plaines	641 22
Ste. Anne du Lac	428 01
St. Anselme	1,395 54
St. Anselme Station	957 89
St. Antoine Abbé	452 93
St. Antoine Lotbinière	548 48
St. Antoine River Richelieu	1,109 64
St. Apollinaire	780 70
Ste. Apolline de Patton	474 63
St. Armand Station	1,280 81
St. Arsène	625 01
St. Aubert	900 79
St. Augustin de Québec	601 32
St. Augustin (Two Mountains)	537 90
Ste. Aurélie	286 57
St. Barnabé Nord	844 39
St. Barnabé Sud	261 33
St. Barthélémi	1,463 16
St. Bazile de Portneuf	2,115 09
St. Bazil le Grand	420 77
Ste. Béatrix	249 83
St. Benjamin	351 48
St. Benoit	731 27
St. Benoit Labre	670 87
St. Benoit de Matapédia	265 93
St. Bernard de Dorchester	808 22
St. Blaise	221 70
Ste. Blandine	382 66
St. Bonaventure	462 69
St. Boniface de Shawinigan	814 48
Ste. Brigide d'Iberville	962 50
Ste. Brigitte des Saults	607 04
St. Bruno	538 08
St. Bruno Lac St. Jean	1,082 76
St. Calixte de Kilkenny	381 99
St. Camille	819 37
St. Camille de Bellechasse	1,658 25
St. Canut	272 63
St. Casimir	3,598 71
Ste. Catherine	650 48
Ste. Cécile de Lévrard	441 97
Ste. Cécile de Masham	414 14
Ste. Cécile de Milton	298 17
Ste. Cécile de Whitton	344 56
Ste. Cécile Station	133 61
St. Célestin	931 27
St. Césaire	2,488 67
St. Charles de Bellechasse	1,816 66
St. Charles de Caplan	1,030 64
St. Charles, Rivière Richelieu	407 94
Ste. Christine	306 91
St. Chrysostome	1,868 56
Ste. Claire	1,657 35
St. Claude	161 96
St. Clément	513 52
St. Clet	1,137 81
Ste. Clothilde	697 36
Ste. Clothilde de Châteauguay	247 72
St. Côme	246 56
St. Constant	701 32
Ste. Croix	1,755 62
St. Cuthbert	1,527 74
St. Cyprien	383 27
St. Cyrille de L'Islet	811 96
St. Cyrille de Wendover	1,390 89
St. Damase St. Hyacinthe	433 50
St. Damase de Matane	359 05
St. Damase des Aulnaies	215 65
St. Damien de Brandon	489 34
St. Damien de Buckland	876 16
St. David de Lévis	413 10
St. David d'Yamaska	559 22
St. Denis de la Bouteillerie	602 29
St. Denis Rivière Richelieu	1,371 93
St. Desiré du lac Noir	416 65
St. Didace	336 99
St. Dominique de Bagot	556 02
St. Donat	835 17
St. Donat de Montcalm	609 44
St. Edouard de Napierville	324 96
St. Edwidge	421 37
St. Eleuthère	834 84
St. Elie	477 17
Ste. Elizabeth	987 36
St. Eloi	713 27
St. Elphège	215 65
St. Elzéar de Beauce	500 20
St. Elzéar de Laval	105 78
Ste. Emélie de l'Energie	774 25
Ste. Emélie de Lotbinière	341 90
St. Emile de Suffolk	325 32
St. Ephrem de Tring	1,587 89
St. Esprit	679 33
St. Etienne de Beauharnois	309 35
St. Etienne de Bolton	210 01
St. Etienne de Grès	459 24
St. Eugène de Grantham	834 73
St. Eugène de Guigues	300 84
Ste. Eulalie	556 14
St. Eusèbe	249 08
St. Eustache (Two Mountains)	2,812 54
St. Evariste de Forsyth	416 34
St. Evariste Station	3,164 28
St. Fabien	1,614 69
Ste. Famille	371 04
St. Faustin	325 72
St. Faustin Station	1,074 98
St. Félicien	4,190 03
Ste. Félécité	555 89
St. Félix de Kingsey	780 84
St. Félix de Valois	1,848 84
St. Ferdinand	1,500 51
St. Flavien	1,110 55
Ste. Flore	500 22
Ste. Florence	820 74
St. Fortunat	366 30
St. Foy	1,000 38
St. François de Sales Station	226 28
St. François du Lac	1,175 92
St. François Montmagny	728 43
St. François Xavier de Brompton	729 19
St. Frederic	530 22
St. Gabriel de Brandon	2,985 88
St. Gabriel de Rimouski	397 29
St. Gabriel Est	310 76
St. Gédéon	641 58
St. Gédéon de Beauce	599 50
St. Gédéon Station	357 70
Ste. Geneviève de Batiscan	1,882 78
Ste. Geneviève de Pierrefonds	995 64
St. George Beauce	1,397 59
St. George de Windsor	596 84
St. Georges Est	6,958 09
St. Gérard	938 31
St. Gérard d'Yamaska	246 35
St. Germain de Grantham	1,360 13
St. Germain de Kamouraska	325 39
Ste. Germaine Station	481 14
Ste. Gertrude	744 16
St. Gervais	1,240 79
St. Giles	406 71
St. Godfroy	605 56
St. Grégoire	1,218 41
St. Guillaume d'Upton	1,800 50
St. Guillaume Station	411 14
Ste. Hélène de Bagot	474 52

Recettes postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

PROVINCE DE QUÉBEC—*Suite*

Nom du bureau	Recettes $ c.
Ste. Hélène de Chester	141 23
Ste. Hélène de Kamouraska	932 06
St. Hénédine	1,366 86
St. Henri de Lévis	1,436 29
St. Hermas	1,238 98
St. Herménégilde	339 40
St. Hilaire Station	776 31
St. Hilaire Village	682 53
St. Hilarion	242 89
St. Hippolyte de Kilkenny	276 73
St. Honoré	735 05
St. Hubert	733 31
St. Hugues	1,041 07
St. Hyacinthe	32,844 23
St. Ignace du Lac	287 35
St. Irénée	456 32
St. Isidore d'Auckland	439 75
St. Isidore Dorchester	844 91
St. Isidore Laprairie	533 06
St. Jacques	2,689 42
St. Jacques le Mineur	266 17
St. Janvier	548 49
St. Jean	21,602 57
St. Jean-Baptiste de Rouville	801 57
St. Jean Chrysostome de Lévis	576 70
St. Jean de Dieu	853 53
St. Jean de Matha	774 14
St. Jean des Piles	724 85
St. Jean d'Orléans	393 33
St. Jean l'Evangéliste	614 37
St. Jean Port Joli	1,967 77
St. Jean Station	1,692 05
St. Jean sur Lac	114 27
St. Jérôme	10,279 38
St. Joachim de Montmorency	468 85
St. Joachim de Shefford	255 61
St. Joseph d'Alma	10,345 44
St. Joseph de Beauce	5,333 59
St. Joseph de Lepage	164 34
St. Joseph de Lévis	535 24
St. Joseph de Sorel	566 06
St. Joseph du Lac	256 45
St. Jovite	3,528 84
St. Jovite Station	1,023 66
St. Jude	594 53
Ste. Julie de Verchères	477 23
Ste. Julienne	603 49
Ste. Julie Station	361 19
St. Just de Bretenières	364 90
St. Juste du Lac	251 39
St. Justin, Maskinongé	730 57
Ste. Justine de Newton	1,196 46
Ste. Justine Station	305 60
St. Lambert de Lévis	550 21
St. Laurent d'Orléans	458 22
St. Lazare Village	424 59
St. Léandre	190 94
St. Léon, Maskinongé	864 11
St. Léonard d'Aston	1,356 35
St. Léonard de Portneuf	405 99
St. Léon le Grand	810 70
St. Liboire	828 59
St. Liguori	287 85
St. Lin	1,925 89
St. Louis de Courville	758 80
St. Louis de Gonzague	823 05
St. Louis du Ha Ha	646 44
Ste. Louise	706 08
Ste. Luce	286 90
Ste. Lucie de Beauregard	258 65
Ste. Lucie de Doncaster	216 67
St. Lucien	281 74
St. Ludger	1,016 96
St. Ludger, Rivière du Loup	1,297 37
Ste. Madeleine	2,922 24
St. Magloire	582 23
St. Malachie	1,034 92
St. Malo	800 44
St. Marc	412 14
St. Marc des Carrières	1,262 55
St. Marcel de l'Islet	427 89
St. Marcel de Richelieu	295 36
Ste. Marguerite de Dorchester	604 36
Ste. Maurice, Beauce	4,945 98
Ste. Marie, Salomée	304 58
Ste. Marthe	446 98
St. Martin, Laval	413 37
Ste. Martine	957 91
St. Mathias	699 48
St. Mathieu Rimouski	469 39
St. Mathieu de Laprairie	224 18
St. Maurice	793 46
Ste. Mélanie	315 03
St. Michel de Bellechasse	877 40
St. Michel de Napierville	207 93
St. Michel de Rougemont	700 19
St. Michel des Saints	1,722 59
St. Moïse	365 89
St. Moïse Station	1,103 24
Ste. Monique de Nicolet	699 22
Ste. Monique des Deux-Montagnes	376 19
St. Narcisse	1,730 68
St. Nazaire	419 81
St. Nicholas	281 13
St. Nicholas Station	338 37
St. Norbert Berthier	342 62
St. Norbert d'Arthabaska	417 29
St. Octave	835 70
St. Odilon	447 38
St. Omer	439 60
St. Ours	1,387 36
St. Pacôme	1,944 90
St. Pamphile	1,776 00
St. Pascal	3,754 58
St. Paul de Chester	510 00
St. Paul du Buton	795 20
St. Paulin	1,058 11
St. Paul l'Ermite	337 76
Ste. Perpétue	500 35
Ste. Petronille	306 84
St. Philémon	533 83
St. Philippe d'Argenteuil	634 64
St. Philippe de Laprairie	669 86
St. Philippe de Neri	1,029 28
Ste. Philomène	301 45
Ste. Philomène de Fortierville	925 71
St. Pie	2,345 10
St. Pierre Baptiste	342 22
St. Pierre les Becquets	772 52
St. Pierre Montmagny	607 63
St. Placide	406 80
St. Polycarpe	2,543 38
St. Prime	763 76
St. Prosper	796 15
St. Prosper de Dorchester	1,072 19
St. Raphael Bellechasse	1,233 42
St. Raymond	3,381 39
St. Remi	4,126 19
St. Remi d'Amherst	550 56
St. Remi de Tingwick	395 90
St. Robert	361 45
St. Roch de Richelieu	653 83
St. Roch des Aulnaies	538 20
St. Roch l'Achigan	904 57
St. Romain	288 13
St. Romuald d'Etchemin	1,829 46
St. Rosaire	647 37
Ste. Rosalie	842 47

Recettes postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

PROVINCE DE QUÉBEC—*Suite*

Nom du bureau	Recettes $ c.
Ste. Rose	1,456 31
Ste. Rose de Lima	412 84
Ste. Rose de Watford	521 36
Ste. Rose du Dégelé	2,699 41
Ste. Sabine	161 16
Ste. Sabine de Bellechasse	273 29
Ste. Sabine Station	256 78
St. Samuel de Gayhurst	510 30
St. Sauveur des Montagnes	570 63
St. Scholastique	2,375 62
St. Sebastien	637 75
St. Sebastien de Beauce	839 40
St. Siméon de Bonaventure	591 25
St. Siméon, Charlevoix	478 23
St. Simon de Rimouski	638 52
St. Simon d'Yamaska	384 57
St. Sixte	191 51
Ste. Sophie de Lacorne	302 99
Ste. Sophie de Levrard	1,046 19
Ste. Sophie de Megantic	549 55
St. Stanislas de Champlain	1,433 57
St. Stanislas de Kostka	425 71
St. Sylvère	480 29
St. Sylvestre	1,125 75
St. Télesphore	460 14
St. Thècle	1,456 02
St. Thècle Station	981 60
St. Théodore	337 22
St. Théodore d'Acton	489 27
St. Théophile	364 67
Ste. Thérèse de Blainville	5,784 46
St. Thomas de Joliette	402 88
St. Timothée	637 33
St. Tite	3,827 14
St. Tite des Caps	499 05
St. Ubalde	995 57
St. Ulric	1,232 64
St. Urbain de Charlevoix	562 22
St. Urbain de Châteauguay	631 34
Ste. Ursule	1,045 74
St. Valentin	394 12
St. Valérien	367 91
St. Valérien de Rimouski	352 37
St. Vallier	639 62
St. Vallier Station	330 56
Ste. Véronique	227 36
St. Vianney	343 32
Ste. Victoire	372 82
St. Victor de Tring	1,412 26
St. Vincent de Paul	3,255 65
St. Wenceslas	566 00
St. Zacharie	3,358 78
St. Zénon	421 78
St. Zépherin	713 06
St. Zotique	225 47
Sabrevois	352 12
Sandy Beach Centre	340 41
Sanatorium du Lac Edouard	928 04
Sault au Mouton	391 90
Sawyerville	2,405 61
Sayabec	839 67
Sayabec Station	3,322 06
Scotstown	2,916 34
Scott Junction	1,077 83
Senneterre	1,167 03
Seven Islands	528 16
Shawbridge	1,000 40
Shawinigan Falls	*22,520 99
*Divisées comme suit:	
Bureau principal	20,733 17
Sub-office No. 1	1,787 82
Shawville	4,174 28
Sheenborough	467 45
Sherbrooke	*112,132 75
*Divisées comme suit:	
Bureau principal	66,593 04
Sub-office No. 1	10,708 56
Sub-office No. 2	9,433 04
Sub-office No. 3	4,057 03
Sub-office No. 4	20,442 41
Sub-office No. 5	898 67
Sherrington	508 33
Shigawake	324 17
Sillery	608 00
Sixteen Island Lake	851 98
Sorel	11,924 51
South Bolton	303 95
South Durham	2,270 36
South Quebec	332 42
South Roxton	1,188 50
South Stukely	604 63
Spring Hill	453 81
Squatteck	320 91
Stanbridge East	971 71
Stanbridge Station	350 26
Standon	591 25
Stanstead	4,109 30
Stoke Centre	411 62
Stornoway	410 09
Stratford Centre	406 35
Sully	519 36
Sutton	5,806 98
Sutton Junction	698 33
Sweetsburg	1,439 64
Tadoussac	1,377 11
Taillon	437 86
Terrebonne	5,336 12
Thetford Mines	14,628 41
Thetford Mines West	1,737 15
Thetford Sud	383 51
Thurso	2,784 79
Tikuape	623 94
Timiskaming Station	7,359 17
Tingwick	691 83
Tomifobia	527 26
Tourville	1,099 12
Trenholme	311 71
Tring Junction	940 68
Trois Pistoles	4,589 66
Trois Rivières	*69,646 15
*Divisées comme suit:	
Bureau principal	56,255 00
Sub-office No. 1	8,756 09
Sub-office No. 2	4,635 06
Ulverton	289 48
Upper Bedford	1,706 98
Upper Melbourne	511 64
Upton	1,165 87
Val Barrette	738 79
Val Brillant	2,600 45
Valcourt	1,508 87
Val David	511 04
Val des Bois	270 74
Val Jalbert	483 58
Vallée Jonction	783 95
Valleyfield	13,734 49
Valmorin	758 04
Val Quesnel	436 95
Valracine	266 14
Val Tétreau	281 36
Varennes	1,263 69
Vaudreuil	1,379 88
Vaudreuil Station	1,674 90
Venosta	400 39
Verchères	1,363 45
Victoriaville	16,343 59

Recettes postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

PROVINCE DE QUÉBEC—*Suite et fin*

Nom du bureau	Recettes $ c.
Vigor	757 69
Village Blier	716 68
Village des Aulnaies	472 91
Village Richelieu	886 41
Ville la Salle	2,813 34
Ville Marie	2,844 82
Villemontel	696 26
Vimy Ridge Mine	123 57
Wakefield	1,512 64
Waltham Station	666 99
Warden	1,691 84
Warwick	3,488 65
Waterloo	6,356 72
Waterville	1,649 17
Way's Mills	342 35
Weedon	1,646 30
Weir	585 94
West Brome	587 23
West Broughton	476 87
West Shefford	1,236 05
Wickham West	1,833 04
Windsor	3,636 32
Windsor East	1,543 10
Woburn	406 09
Wolfstown	263 68
Wotton	1,248 82
Wright	437 16
Wyman	520 92
Yamachiche	1,672 69
Yamaska	547 79
Yamaska Est	481 10
Bureaux non comptables	150,181 03
	6,367,656 66
Moins la valeur des timbres-poste apposés sur les bons de poste	9,449 55
	6,358,207 11

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE

Advocate Harbour	908 52
Afton	383 10
Amherst	*37,140 96
*Divisées comme suit:	
Bureau principal	35,905 28
Sub-office No. 1	883 98
Sub-office No. 2	351 70
Amirault Hill	206 70
Annapolis Royal	7,214 94
Antigonish	14,497 40
Arcadia	492 68
Arichat	1,757 07
Athol	237 74
Auburn	574 32
Avonport Station	589 05
Aylesford	3,238 20
Baddeck	2,872 62
Bailey's Brook	245 95
Barrington	1,888 80
Barrington Passage	1,241 65
Barss' Corners	864 66
Barton	406 02
Bass River	1,237 26
Bear River, Digby	3,680 83
Bedford	2,054 60
Belleville	331 91
Belliveau Cove	610 71
Belmont	659 86
Berwick	5,191 47
Bible Hill	1,055 46
Big Bras d'Or	286 33
Big Tracadie	280 91
Bill Town	234 62
Birch Grove	458 02
Blandford	381 25
Block House	402 32
Boylston	759 69
Bridgeport	642 15
Bridgetown	7,729 62
Bridgeville	230 56
Bridgewater	15,245 50
Brighton	257 12
Brookfield, Colchester	1,051 33
Brooklyn, Queens	539 88
Caledonia, Queens	1,821 83
Caledonia Mines	1,225 64
Cambridge Station	526 59
Canning	4,147 47
Canso	4,832 40
Cape North	318 36
Cape St. Mary	102 48
Carleton	632 57
Centre Burlington	361 35
Centreville, Kings	664 17
Chester	4,068 39
Chester Basin	965 53
Cheticamp	1,504 95
Cheverie	485 51
Chignecto	186 10
Christmas Island	413 17
Church Point	1,325 08
Clarke's Harbour	1,775 63
Clementsport	1,039 76
Clementsvale	498 24
Cleveland	295 84
Clyde River	657 74
Cold Brook Station	313 19
Collingwood Corner	569 70
Conquerall Banks	253 78
Cross Roads, Country Harbour	405 28
Curry's Corner	383 65
Dartmouth	12,776 86
Dayspring	373 59
Debert Station	904 92
Deep Brook	849 39
Denmark	808 60
D'Escousse	711 01
Digby	9,253 17
Diligent River	260 25
Dominion No. 4	758 27
Dominion No. 6	731 39
Earltown	190 78
East Apple River	205 62
East Erinville	113 16
East La Have	714 85
East Port Medway	200 61
East Pubnico	362 51
East River St. Marys	172 82
East Southampton	292 17
Economy	497 00
Eel Brook	305 54
Elderbank	524 02
Ellershouse	645 01
Elmsdale, Hants	1,263 36
Enfield	945 21
Englishtown	374 57
Eureka	843 25
Falmouth	654 32

Recettes postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE—*Suite*

Nom du bureau	Recettes $ c.
Five Islands	550 15
Florence	998 59
Forties Settlement	175 13
Frankville	413 22
Freeport	1,270 18
Frizzleton	639 36
Gabarouse	320 15
Gaspereaux	1,519 68
Gay's River	281 11
Glace Bay	15,891 32
Glenholme	439 26
Glenwood	166 50
Goldboro	691 76
Gold River	263 55
Grand Etang	411 75
Grand Narrows	259 85
Grand Pré	907 76
Grand River	451 79
Granville Centre	375 69
Granville Ferry	2,166 39
Great Village	1,637 95
Greenfield	294 69
Greenville Station	198 54
Greenwich	884 00
Guysborough	3,124 22
Halifax	*433,892 07
*Divisées comme suit:	
Bureau principal	299,627 05
Sub-office No. 2	10,235 17
Sub-office No. 3	2,660 00
Sub-office No. 4	17,313 76
Sub-office No. 5	6,195 78
Sub-office No. 6	76,365 05
Sub-office No. 6A	
Sub-office No. 7	5,753 11
Armdale	1,011 10
North End	14,731 05
Hampton	517 62
Hantsport	3,219 26
Harbourville	202 64
Havre Boucher	535 21
Hazel Hill	886 34
Head of St. Margaret's Bay	252 37
Heatherton	482 79
Hebron	1,034 93
Hemford	394 29
Hopewell	1,214 72
Hortonville	429 04
Hubbards	1,261 63
Imperoyal	868 99
Ingonish	365 98
Ingramport	385 73
Inverness	4,226 48
Iona	520 85
Isaac's Harbour	522 80
Joggin Mines	2,212 43
Jordan Falls	574 65
Judique North	188 56
Kempt	349 53
Kemptville	610 43
Kennetcook Corner	752 76
Kentville	19,097 04
Kingsport	573 42
Kingston	2,339 87
La Have	1,041 76
Lantz Siding	211 32
L'Ardoise	516 90
Larry's River	302 42
Lawrencetown	2,845 49
Lequille	475 96
Liscomb	460 88
Little Bras d'Or	147 63
Little Bras d'Or Bridge	541 35
Little Brook	388 78
Little River Digby	555 20
Liverpool	8,560 58
Lochaber	243 59
Lockeport	2,407 64
Londonderry	1,074 23
Louisburg	2,347 08
Louisdale	376 72
Lower Argyle	276 16
Lower East Pubnico	269 92
Lower l'Ardoise	345 92
Lower Wood Harbour	785 56
Lunenburg	12,198 15
Lydgate	233 36
Lyons Brook	364 38
McGray	123 63
McKay's Corner	252 43
Mabou	1,090 06
Maccan	1,049 77
Mahone Bay	4,024 38
Main-a-Dieu	328 40
Maitland Bridge	409 27
Maitland, Hants	1,231 01
Malagash	804 35
Marble Mountain	239 19
Margaree Forks	501 07
Margaree Harbour	562 71
Margaretsville	583 63
Marie Joseph	444 07
Marion Bridge	216 34
Meadowville Station	469 25
Melvern Square	537 27
Merigomish	602 22
Meteghan	834 91
Meteghan River	842 45
Meteghan Station	667 44
Middle Musquodoboit	1,841 93
Middle Stewiacke	327 87
Middleton, Annapolis	7,510 93
Middle West Pubnico	358 16
Midville Branch	107 52
Milford Station	964 92
Millville, Kings	271 92
Mill Village	668 86
Milton	1,481 13
Monastery	141 43
Morden	184 64
Moser's River	458 36
Mosherville	220 65
Mount Uniacke	317 34
Mulgrave	3,106 90
Musquodoboit Harbour	1,630 04
Nappan Station	670 07
Necum Teuch	202 44
Neil's Harbour	299 71
New Aberdeen	2,349 13
New Albany	235 51
New Campbellton	164 43
New Germany	1,760 71
New Glasgow	34,751 58
New Harbour West	234 40
Newport	1,137 26
Newport Landing	373 65
New Ross	808 61
New Waterford	5,879 08
Nictaux Falls	414 66
Noel	672 44
North Brookfield	322 38
North East Harbour	210 81
North Lochaber	861 56
Northport	353 19
North Sydney	18,472 54
Old Barns	576 46
Old Bridgeport	2,069 36
Oldham	420 88

Recettes postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE—*Suite et fin*

Nom du bureau	Recettes $ c.
Orangedale	717 98
Oxford	6,222 26
Oxford Junction	529 14
Paradise	991 10
Parrsboro	6,711 67
Petite de Grat Bridge	376 34
Petite Rivière Bridge	804 90
Pictou	13,177 72
Pictou Landing	271 01
Plympton	338 08
Point Tupper	685 02
Pomquet	244 32
Port Bickerton	216 88
Port Clyde	467 97
Port Dufferin	486 00
Port George	328 66
Port Greville	876 88
Port Hastings	1,013 15
Port Hawkesbury	3,515 06
Port Hood	1,959 70
Port Hood Island	212 55
Port Howe	415 57
Port la Tour	338 54
Port Lorne	357 03
Port Maitland	918 83
Port Medway	592 04
Port Morien	1,070 02
Port Mouton	704 48
Port Williams	2,243 45
Prospect	217 36
Pubnico	832 84
Pugwash	3,478 00
Pugwash Junction	392 32
Queensport	496 33
Quinan	94 31
Reserve Mines	1,169 27
River Bourgeois	324 12
River Dennis Station	377 78
River Hébert	2,752 89
River John	2,740 72
Riverport	1,094 51
Rockdale	229 22
Rose Bay	413 71
Roseway	211 14
Round Hill	568 22
St. Andrews	415 51
Ste. Croix	416 81
St. Peter's	2,483 74
Sable River West	392 38
Salmon River, Digby	459 43
Sandy Cove	602 11
Sandy Point	383 65
Saulnierville	370 40
Saulnierville Station	186 04
Scotch Village	462 10
Scotsburn	1,341 11
Scotsville	192 25
Seabright	233 05
Shag Harbour	498 20
Sheet Harbour	2,068 86
Shelburne	5,044 97
Sherbrooke	2,011 74
Shinimecas Bridge	311 62
Ship Harbour	405 48
Shubenacadie	3,318 35
Smith's Cove	848 85
Somerset	754 90
Sonora	1,084 26
Southampton	353 42
South Brookfield	454 91
South Farmington	266 92
South Gut of St. Ann's	159 71
South Maitland	439 12
South Ohio	1,017 91
Springfield	1,139 42
Springhill	11,345 70
Springhill Junction	499 43
Spry Bay	268 71
Stellarton	8,982 87
Stewiacke	2,726 01
Strathlorne	143 22
Summerville	343 52
Sunnybrae	525 32
Surette Island	193 02
Sydney	*65,203 02
*Divisées comme suit:	
Bureau principal	56,532 42
Ashby	3,209 09
Sydney Subway	3,855 62
Whitney Pier	1,605 89
Sydney Mines	9,265 12
Tancook Island	333 57
Tangier	505 39
Tatamagouche	3,566 53
Thomson Station	540 51
Thorburn	1,423 31
Three Mile Plains	408 09
Tidnish	175 90
Tiverton	732 12
Torbrook Mines	268 37
Tracadie	422 02
Trenton	3,131 89
Truro	55,049 33
Tusket	796 11
Upper Kennetcook	375 37
Upper Musquodoboit	984 08
Upper Port Latour	236 76
Upper Stewiacke	1,455 65
Wallace	1,304 60
Wallace Bridge	316 70
Walton	837 83
Waterville	1,919 57
Waverley	253 83
Wedgeport	465 43
Wentworth Centre	142 97
West Arichat	598 93
West Bay	449 35
West Branch River John	293 87
Westchester Station	847 48
West Dublin	495 44
Western Shore	488 45
West Gore	390 37
West la Have	352 61
Westport	1,051 54
West Pubnico	411 01
West River Station	475 37
Westville	6,556 04
Weymouth	2,953 36
Weymouth North	655 10
Whitehead	341 01
Whycocomagh	1,117 93
Williamsdale East	101 32
Wilmot Station	745 75
Windsor	17,700 07
Windsor Forks	346 15
Wolfville	13,126 67
Yarmouth	25,962 25
Yarmouth North	2,380 64
Yarmouth South	3,129 03
Bureaux non comptables	135,531 65
	1,323,391 31
Moins la valeur des timbres-poste apposés sur les bons de poste	1,963 88
	1,321,427 43

Recettes postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK

Nom du bureau	Recettes $ c.
Adamsville	247 10
Albert	1,126 95
Alma	778 60
Anagance	541 20
Andover	937 00
Apohaqui	1,233 20
Aroostook Junction	992 96
Arsenault Siding	104 92
Atholville	667 84
Back Bay	282 66
Baie Verte	559 34
Baker Brook	517 26
Balmoral	378 32
Barnaby River	738 10
Bass River	322 48
Bath	2,527 11
Bathurst	12,384 02
Bayfield	918 88
Beaver Harbour	455 83
Beechwood	118 30
Belleisle Creek	922 45
Benton	825 49
Blackville	1,632 48
Blissfield	248 68
Bloomfield Station	625 58
Boiestown	1,597 10
Brest	73 71
Bristol	1,090 09
Brown's Flats	442 81
Buctouche	2,462 48
Burnsville	413 00
Burnt Church	377 76
Burnt Land Brook	103 84
Burtt's Corner	672 08
Butternut Ridge	1,313 24
Cambridge	421 67
Campbellton	22,279 19
Canaan Station	167 47
Canterbury Station	1,671 67
Cape Bald	387 25
Cape Tormentine	564 69
Caraquet	2,669 82
Castalia	437 72
Centreville	2,450 27
Chamcook	351 46
Charlo Station	629 76
Chatham	13,336 96
Chipman	2,947 87
Clair	734 42
Clifton Kings	534 67
Cocagne	305 65
Cody's	1,011 13
Coldstream	579 42
Cole's Island	666 06
College Bridge	675 03
Collette	162 82
Collina	425 98
Corn Hill	164 52
Cross Creek	901 95
Cumberland Bay	579 10
Cupid	434 45
Dalhousie	5,063 01
Debec	1,444 98
Derby	174 38
Doaktown	2,124 79
Dorchester	2,685 63
Douglastown	892 51
Dupey's Corner	144 28
Durham Bridge	468 04
Durham Centre	508 21
East Bathurst	566 91
East Florenceville	1,902 55
East St. John	5,397 32
Edgett's Landing	483 89
Edmunston	12,473 49
Eel River Crossing	770 85
Elgin	1,302 01
Elm Tree	469 02
Enniskillen Station	329 44
Fairhaven	161 88
Fairville	7,085 43
Five Fingers	478 67
Florenceville	1,050 49
Fredericton	69,158 50
Fredericton Junction	1,105 50
Gagetown	1,451 31
Glassville	1,002 53
Grand Anse	716 95
Grand Falls	6,845 93
Grand Harbour	747 53
Great Shemogue	220 37
Green Point	411 32
Green River Station	613 51
Hampstead	514 71
Hampton	912 39
Hampton Station	2,715 02
Harcourt	843 47
Hartland	5,826 97
Harvey	449 37
Harvey Station	1,320 93
Hatfield Point	751 23
Hawkshaw	707 07
Hillsborough	2,413 22
Hopewell Cape	427 54
Hopewell Hill	306 14
Hoyt Station	585 19
Inkerman	579 84
Jacquet River	1,382 57
Jemseg	278 05
Kedgwick	1,581 27
Kent Junction	309 84
Keswick Ridge	171 07
Kilburn	327 39
Kingston Royal	260 42
Kouchibouguac	329 00
Lake Baker	374 62
Lakeville	826 79
Lambertville	229 23
Lameque	686 78
Leonardville	231 85
Lepreau	893 13
Little Shemogue	484 65
Loggieville	2,285 30
Lord's Cove	475 58
Lower Caraquet	385 83
Lower Hainesville	541 62
Lower Southampton	1,212 17
Ludlow	417 66
McAdam Junction	4,242 69
Marysville	2,334 62
Maugerville	546 04
Melrose	409 30
Memramcook	809 24
Middle Sackville	801 41
Midgic Station	317 03
Millerton	852 76
Milltown	3,066 11
Millville	1,221 22
Minto	2,323 81
Moncton	*484,330 62
*Divisées comme suit:	
Bureau principal	71,140 96
Sub-Office No. 1	404,663 50
Sub-Office No. 2	2,859 54
Sub-Office No. 3	551 00
Sub-Office No. 4	335 00
Sub-Office No. 5	782 67
Sub-Office No. 6	1,356 31

Recettes postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK—*Suite et fin*

Nom du bureau	Recettes $ c.
Moncton—*fin.*	
Sub-Office No. 7	2,641 64
Moore's Mills	821 68
Morehouse	53 28
Mount Carmel	165 83
Mount Pleasant	189 42
Mouth of Keswick	650 69
Napudogan	327 80
Narrows	245 10
Nash Creek	504 49
Nashwaak Bridge	901 15
Nashwaaksis	598 95
Nauwigewauk	563 22
Neguac	431 64
Newcastle	12,393 63
Newcastle Creek	228 43
New Mills	594 19
North Devon	2,444 92
North Head	1,662 05
Norton	2,612 89
Oak Point	248 18
Oromocto	1,259 06
Paquetville	508 17
Penfield	150 72
Penfield Ridge	357 07
Penobsquis	541 16
Perth	4,775 39
Petitcodiac	2,999 10
Petit Rocher	853 34
Pinder	938 77
Plaster Rock	2,819 75
Pointe de Bute	569 01
Port Elgin	3,040 45
Prime	182 23
Prince William	482 16
Prince William Station	425 04
Quarryville	295 55
Queenstown	210 63
Red Bank	683 91
Renous	646 82
Rexton	2,197 89
Richibucto	2,634 72
Riley Brook	297 96
Ripples	636 87
Riverbank	18 57
River Charlo	497 56
River de Chute	255 31
River Side	798 91
Rogersville	1,783 62
Rolling Dam Station	1,564 66
Rothesay	2,340 35
Rusagornis Station	300 53
St. Andrew's	6,269 24
Ste. Anne de Madawaska	500 42
Ste. Anne de Bocage	161 42
St. Anthony	387 87
St. Bazil	712 07
St. Charles	166 89
St. François de Madawaska	492 12
St. George	4,032 58
St. Isidore	222 09
St. Jacques	440 69
St. John	*277,140 49
*Divisées comme suit:	
Bureau principal	198,746 25
Sub-office No. 1	4,582 16
Sub-office No. 2	10,483 81
Sub-office No. 3	9,914 06
Sub-office No. 4	2,519 70

Nom du bureau	Recettes $ c.
St. John—*fin.*	
Sub-Office No. 5	2,820 13
Haymarket Square	4,179 60
Indiantown	4,399 42
Marsh Bridge	1,773 95
Milledgeville	1,843 25
St. John North	13,192 64
St. John West	11,064 58
Sand Point Road	34 00
Union Street	11,586 94
St. Joseph Westmoreland	1,622 83
St. Leolin	197 90
St. Leonard	2,473 06
St. Louis de Kent	585 07
St. Martin's	1,304 98
St. Paul's	315 66
St. Quentin	2,034 19
St. Stephen	20,152 05
Sackville	16,604 21
Salisbury	1,538 36
Salmonhurst	537 19
Seal Cove	844 46
Shediac	5,062 88
Sheffield	184 02
Shippigan	1,091 18
Shives Athol	426 89
Siegas	294 57
South Branch of St. Nicholas River	214 86
South Devon	2,350 79
South Nelson	1,046 02
Springfield Royal	331 20
Stanley	1,974 23
Stickney	279 49
Stonehaven	308 97
Sunnybrae	1,106 63
Sussex	14,542 48
Sussex Corner	1,016 53
Tabucintac	647 27
Taymouth	564 74
Tilley Road	236 96
Tracadie	2,014 21
Tracey	604 84
Upham	375 02
Upper Blackville	418 04
Upper Gagetown	289 96
Upper Kent	442 17
Upper Pockmouche	335 82
Upper Sackville	1,071 60
Upper Woodstock	408 84
Verret	86 42
Victoria	977 19
Waterside	75 78
Welchpool	756 23
Welsford	966 79
West Bathurst	3,405 92
Westfield	353 19
Whitehead	391 47
Wilson's Beach	553 71
Windsor	126 48
Wirral	294 58
Woodstock	19,976 27
Young's Cove Road	659 85
Zealand Station	338 84
Bureaux non comptables	85,009 67
	1,306,719 11
Moins la valeur des timbres-poste apposés sur les bons de poste	1,939 14
	1,304,779 97

Recettes postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

PROVINCE DE L'ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD

Nom du bureau	Recettes $ c.
Albany	1,532 85
Alberton	3,335 97
Annandale Lot 56	301 85
Armadale	378 26
Beaton's Mills	373 81
Bedeque	589 84
Bedford Station	266 08
Belfast	597 15
Bloomfield Station	775 26
Bonshaw	501 93
Breadalbane	1,043 40
Bristol	255 93
Cape Traverse	478 18
Cardigan	1,464 08
Carleton Siding	389 93
Central Bedeque	432 75
Charlottetown	61,682 99
Clyde River	729 59
Coleman	695 84
Conway Station	418 80
Crapaud	510 35
Dundas Centre	441 01
East Baltic	407 78
Ellerslie	640 51
Elmira	570 33
Elmsdale	658 75
Emerald	674 88
Fredericton Station	453 30
Freetown	621 73
French River	502 32
Georgetown	1,387 54
Hopefield	312 30
Howlan	467 92
Hunter's River	2,198 06
Kensington	3,135 90
Kinkora	669 46
Kinross	462 21
Miscouche	734 81
Montague	5,249 76
Morell	1,009 14
Mount Stewart	1,527 22
Murray Harbour	1,108 52
Murray River	1,028 00
New Glasgow	235 62
New London	513 92
New Wiltshire	874 48
Northam	453 71
O'Leary Station	2,851 71
Peake Station	638 65
Piusville	969 95
Portage, Prince	353 71
Port Borden	734 59
Pownall	330 51
Princetown	820 71
Richmond	720 13
St. Louis	753 11
St. Mary's Road	747 87
St. Peter's Bay	1,498 04
Souris East	4,123 73
Stanley Bridge	290 16
Summerside	19,513 66
Tignish	3,094 37
Tyne Valley	890 04
Vernon Bridge	573 00
Victoria	784 69
Wellington Station	1,229 87
Wood Islands North	271 31
Bureaux non comptables	9,091 00
	153,374 83
Moins la valeur des timbres-poste apposés sur les bons de poste	227 60
	153,147 23

PROVINCE DU MANITOBA

Alexander	1,543 08
Alonsa	1,002 71
Altamont	1,163 43
Altona	2,842 03
Amaranth	549 39
Angusville	1,464 38
Arborg	1,955 82
Arden	1,787 46
Argyle	317 62
Arnaud	847 51
Arrow River	491 06
Ashern	1,470 52
Ashville	367 32
Austin	1,747 56
Bagot	613 38
Baldur	2,224 27
Balmoral	788 74
Bannerman	402 57
Barrows	638 98
Basswood	1,536 01
Beaconia	409 48
Beaman	97 08
Beausejour	2,822 68
Beaver	287 59
Belmont	2,733 07
Benito	2,373 73
Beresford	486 08
Bethany	470 87
Beulah	648 97
Biela	310 78
Binscarth	2,481 45
Birch River	734 10
Bird's Hill	595 25
Birnie	780 07
Birtle	3,770 57
Boissevain	5,265 11
Bowsman River	2,975 20
Bradwardine	691 82
Brandon	111,695 40
Broad Valley	408 63
Brookdale	980 09
Broomhill	264 15
Brunkild	772 75
Bruxelles	476 78
Bunclody	235 27
Butler Station	277 53
Cameron	137 58
Camper	424 22
Carberry	4,410 27
Cardale	755 85
Cardinal	326 21
Carman	8,629 39
Carnegie	187 85
Carroll	833 87
Cartwright	2,445 95
Chatfield	444 28
Clandeboye	640 13
Clan William	1,247 15
Clear Water	997 32
Cordova	309 43

Recettes postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

PROVINCE DU MANITOBA—*Suite*

Nom du bureau	Recettes $ c.
Coulter	310 66
Cracknell	123 71
Crandall	1,346 05
Cromer	619 72
Crystal City	2,677 94
Cypress River	1,825 61
Dand	491 75
Darlingford	2,084 39
Dauphin	21,518 81
Decker	681 95
Deepdale	679 05
Deer Horn	332 68
Deleau	570 46
Deloraine	5,191 07
Desford	405 79
Dominion City	1,643 19
Douglas Station	659 49
Dropmore	496 68
Dunrea	1,104 96
Durban	1,405 99
East Selkirk	657 88
Ebor	412 73
Eden	1,170 44
Edrans	612 15
Elgin	2,146 14
Elie	810 09
Elkhorn	3,472 89
Elm Creek	2,410 09
Elphinstone	1,316 19
Elva	707 64
Emerson	4,417 94
Erickson	1,400 79
Ericksdale	1,758 18
Erinview	219 79
Ethelbert	1,699 06
Ewart	283 80
Fairfax	384 58
Fairford	406 26
Fannystelle	1,203 55
Firdale	234 38
Fisher Branch	1,234 26
Fork River	1,084 86
Forrest Station	399 51
Fort Whyte	404 40
Foxwarren	2,242 69
Franklin	1,234 93
Gardenton	522 49
Garland	445 22
Garson Quarry	353 37
Gilbert Plains	5,237 46
Gimli	1,846 36
Giroux	631 83
Gladstone	4,237 53
Glenboro	3,033 01
Glenella	1,681 69
Glencairn	300 90
Glenora	486 84
Goodlands	846 40
Grande Clairière	329 36
Grand View	4,856 86
Graysville	874 41
Great Falls	593 54
Green Ridge	320 65
Greenway	927 58
Gregg	293 76
Gretna	2,166 31
Griswold	1,511 97
Gunton	494 26
Hamiota	3,797 60
Harcus	229 44
Harding	565 47
Hargrave	319 33
Harrowby	356 04
Harte Station	220 16

Nom du bureau	Recettes $ c.
Hartney	4,322 51
Haskett	432 98
Hayfield	329 15
Haywood	657 09
Headingly	1,168 62
Helston	340 31
Herb Lake	468 42
High Bluff	996 12
Hilton	378 25
Hodgson	798 13
Holland	3,815 16
Homewood	479 62
Holmfield	1,013 67
Hulton	1,689 58
Ingelow	223 17
Inglis	1,326 94
Inwood	1,241 24
Isabella	543 10
Janow	866 93
Justice	396 16
Kaleida	331 10
Katrime	309 20
Kawende	1,675 96
Kelloe	694 73
Kelwood	1,763 19
Kemnay	280 95
Kenton	1,374 45
Kenville	926 50
Keyes	460 22
Killarney	5,640 81
Kirkella	465 60
Kirkfield Park	448 20
Komarno	415 25
La Broquerie	632 03
Lac du Bonnet	1,750 52
Langruth	1,347 29
Larivière	1,434 21
La Salle	531 79
Lauder	1,336 15
Laurier	1,047 39
Lavenham	444 56
Lena	353 98
Lenore	1,145 84
Letellier	1,353 97
Loretto	474 42
Lowe Farm	884 07
Lundar	1,744 59
Lyleton	1,360 55
McAuley	1,387 95
McConnell	579 51
McCreary	2,271 36
MacDonald	673 90
MacGregor	3,132 17
Magnet	326 63
Makaroff	585 85
Makinak	1,126 00
Manitou	4,550 16
Manson	644 73
Mariapolis	1,094 00
Marquette	641 51
Mather	1,070 64
Mayfield Station	242 22
Medora	819 24
Melita	4,747 37
Miami	2,200 52
Millwood	314 23
Miniota	2,174 82
Minitonas	1,656 04
Minnedosa	9,353 08
Minto	1,502 90
Moline	538 07
Moorepark	501 97
Morden	7,994 02
Morris	4,212 51

Recettes postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

PROVINCE DU MANITOBA—*Suite*

Nom du bureau	Recettes $ c.
Mountainside	278 89
Mowbray	337 49
Muir	191 59
Mulvihill	822 23
Myrtle	675 02
Napinka	1,803 88
Narcisse	400 16
Neelin	612 20
Neepawa	12,072 30
Nesbitt	930 49
Newdale	2,556 03
Ninette	4,429 04
Ninga	1,764 51
Niverville	646 52
Norgate	236 13
Notre Dame de Lourdes	1,368 84
Oak Bank	647 42
Oakburn	1,760 98
Oak Lake	3,282 45
Oak Point	570 64
Oak River	1,874 75
Oberon	425 46
Ochre River	1,319 67
Otterburne	2,271 05
Petersfield	715 79
Pettapiece	268 29
Pierson	1,525 43
Pilot Mound	3,355 52
Pinawa	250 15
Piney	425 74
Pipestone	1,657 83
Plumas	1,869 78
Plum Coulée	2,247 35
Pointe du Bois	604 05
Pope	306 14
Poplarfield	438 71
Poplar Point	754 10
Portage la Prairie	32,581 95
Purves	445 30
Rapid City	3,907 06
Rathwell	1,729 73
Reaburn	262 81
Regent	531 57
Reston	4,096 21
Ridgeville	616 55
Riding Mountain	570 84
Rivers	2,683 13
Riverton	1,653 76
Roblin	3,996 35
Roland	3,002 44
Rorketon	638 57
Rosebank	562 71
Rose Isle	672 94
Rosenfeld	961 93
Rossburn	2,128 78
Rossendale	558 39
Rounthwaite	458 73
Russell	5,643 49
Ste. Agathe	782 24
St. Alphonse	241 15
Ste. Amelie	241 28
Ste. Anne des Chênes	1,924 39
St. Claude	1,393 94
St. Eustache	327 08
St. Jean Baptiste	1,274 84
St. Laurent	840 27
St. Lazare	622 25
St. Norbert	1,384 95
St. Pierre Jolys	1,659 85
Ste. Rose du Lac	2,176 69
Sandy Lake	1,169 35
Sanford	1,031 83
Scandinavia	64 32
Selkirk	8,446 58
Shellmouth	774 94
Shoal Lake	6,163 93
Sidney	1,240 61
Sifton	2,840 85
Silverton Station	384 66
Sinclair Station	900 30
Snow Flake	1,155 05
Solsgirth	1,261 72
Somerset	2,219 80
Souris	7,995 28
Sperling	1,760 69
Sprague	570 81
Starbuck	1,428 81
Steeprock	554 07
Steinback	1,959 95
Stephenfield	257 59
Stockton	606 56
Stonewall	4,355 25
Stony Mountain	721 31
Strathclair	2,537 12
Stuartburn	273 82
Swan Lake	1,696 62
Swan River	6,317 52
Teulon	2,233 44
The Pas	9,587 23
Thornhill	607 64
Tilston	1,092 29
Tolstoi	590 43
Transcona	5,061 43
Treesbank	501 34
Treherne	3,810 54
Two Creeks	413 65
Tyndall	566 69
Underhill	191 48
Valley River	527 55
Victoria Beach	792 98
Virden	10,267 31
Vista	503 85
Vita	873 90
Wakopa	279 97
Warrenton	572 28
Waskada	2,242 98
Wawanesa	11,310 54
Wellwood	943 45
Westbourne	1,058 43
Wheatland	279 08
Whitemouth	1,095 54
Whitewater	367 03
Willen	342 63
Winkler	3,443 36
Winnipeg	*3,354,456 28
*Divisées comme suit:	
Bureau principal	2,153,627 31
Station B	25,518 43
Station C	16,089 98
Station D	14,966 19
Station K	7,525 64
Sub-office No. 1	13,084 64
Sub-office No. 3	23,774 66
Sub-office No. 4	66,829 58
Sub-office No. 5	12,818 85
Sub-office No. 6	17,385 57
Sub-office No. 7	658 29
Sub-office No. 8	3,621 00
Sub-office No. 9	8,045 35
Sub-office No. 10	9,874 80
Sub-office No. 11	4,640 46
Sub-office No. 12	5,073 55
Sub-office No. 13	7,612 00
Sub-office No. 14	6,724 01
Sub-office No. 15	13,795 29
Sub-office No. 16	193 56
Sub-office No. 17	6,228 84
Sub-office No. 18	5,635 00

Recettes postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

PROVINCE DU MANITOBA—*Suite et fin*

Nom du bureau	Recettes $ c.
Winnipeg—*suite.*	
Sub-office No. 19	7,727 00
Sub-office No. 20	4,202 95
Sub-office No. 21	9,915 02
Sub-office No. 22	6,691 17
Sub-office No. 23	831,709 50
Sub-office No. 24	1,128 86
Sub-office No. 25	1,103 45
Sub-office No. 26	1,208 75
Sub-office No. 27	5,942 30
Derry	5 05
Dickens	1,950 00
East Kildonan	450 45
Fort Rouge	3,629 24
Inkster	6,543 75
Kildonan West	1,956 89
King Edward	2,657 08
Louise Bridge	7,828 16
Morse Place	252 71
Norwood Grove	14,726 66
St. Boniface	19,685 46
St. Vital	1,073 16
Sturgeon Creek	345 67
Winnipeg Beach	1,870 61
Winnipegosis	2,405 04
Woodlands	627 28
Woodnorth	864 81
Woodside	131 48
Bureaux non comptables	56,583 66
	4,080,471 25
Moins la valeur des timbres-poste apposés sur les bons de poste	6,055 39
	4,074,415 86

PROVINCE DE LA SASKATCHEWAN

Abbey	2,386 46	Bechard	425 63
Aberdeen	2,023 63	Beechy	1,820 60
Abernethy	2,479 52	Belle Plaine	822 56
Adanac	979 52	Bender	533 39
Admiral	2,933 55	Bengough	3,391 56
Aiktow	363 36	Benson	901 21
Alameda	2,604 94	Bethune	2,195 35
Albertville	303 56	Beverly Station	503 13
Alida	1,017 51	Bienfait	2,680 42
Allan	2,325 05	Biggar	10,054 87
Alsask	3,348 03	Big River	1,457 90
Amazon	347 38	Birch Hills	3,424 08
Amsterdam	223 56	Birmingham	231 45
Amulet	1,033 85	Birsay	1,462 60
Anerley	417 50	Bjorkdale	143 37
Aneroid	3,706 42	Bladworth	2,207 80
Anglia	1,108 61	Blaine Lake	2,977 83
Annaheim	504 55	Blucher	770 14
Antelope	658 27	Blumenhof	564 05
Antler	1,569 55	Boharm	576 66
Arborfield	377 46	Borden	2,255 31
Archerwill	314 92	Bounty	1,095 31
Arcola	5,593 74	Bracken	1,000 95
Ardath	1,250 90	Braddock	296 55
Ardill	497 58	Bradwell	1,220 62
Argo	290 72	Brancepeth	485 69
Armley	384 31	Bratton	332 69
Arran	1,507 55	Bredenbury	1,835 99
Artland	785 80	Bresaylor	417 87
Asquith	2,468 36	Bridgeford	762 58
Assiniboia	12,084 67	Briercrest	1,952 56
Atwater	798 09	Broadacres	673 16
Avonhurst	424 89	Broadview	4,637 80
Avonlea	2,624 68	Brock	1,961 36
Aylesbury	1,689 10	Broderick	2,067 59
Bagley	253 12	Bromhead	1,689 68
Baildon	338 12	Brooking	206 12
Balcarres	3,693 65	Brooksby	898 46
Baldwinton	338 40	Browning	483 97
Balgonie	1,623 76	Brownlee	1,815 06
Bangor	894 00	Bruno	3,072 06
Barbour	197 87	Buchanan	2,719 10
Baring	275 11	Buffalo Head	255 91
Bateman	1,544 44	Bulyea	1,859 99
Battleford	8,205 87	Burstall	1,629 40
Battrum	803 85	Buttress	238 35
Bayard Station	315 17	Cabri	5,019 51
Beadle	553 97	Cadillac	2,995 94
Beatty	1,075 98	Calder Station	1,536 87
Beaufield	248 49	Candiac Station	839 68

Recettes postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

PROVINCE DE LA SASKATCHEWAN—*Suite*

Nom du bureau	Recettes $ c.
Cando	897 26
Canora	6,175 79
Cantuar	514 51
Canuck	238 98
Canwood	2,200 42
Carievale	1,669 29
Carlton	460 23
Carlyle	4,415 59
Carmel Station	868 33
Carmichael	1,025 04
Carnduff	4,814 09
Caron	1,718 44
Carruthers	780 94
Cavell	565 40
Cedoux	573 55
Central Butte	2,597 78
Ceylon Station	2,252 23
Chamberlain	1,366 24
Chaplin	2,128 06
Charlotte	45 32
Chipperfield	212 18
Churchbridge	1,412 76
Clair	1,112 88
Clavet	448 13
Claybank	864 22
Claydon	339 73
Cleeves	433 33
Climax	2,544 31
Cloan	201 46
Clouston	606 35
Cochin	222 21
Coderre	1,227 59
Codette Station	883 78
Coleville	861 44
Colfax	658 22
Colgate	1,010 03
Colonsay	1,803 59
Congress	986 14
Conquest	3,157 25
Consul	735 69
Coppen	402 39
Corinne	433 11
Corning	581 00
Courval	197 71
Craik	4,958 73
Crane Valley	378 39
Craven	1,341 92
Creelman	2,463 73
Crestwynd	639 65
Crichton	420 75
Crooked River	539 37
Cudworth	2,573 06
Cupar	3,534 47
Cut Knife	2,268 15
Cymric	1,016 66
Dafoe	1,624 02
Dalmeny	764 08
Dana	1,425 25
D'Arcy Station	870 12
Darmody	428 41
Davidson	5,644 21
Davin	419 68
Davis	268 52
Daylesford	357 96
Daysville	119 02
Debden	1,244 73
Delisle	3,141 52
Delmas	896 60
Demaine	1,010 82
Denholm	1,269 47
Denzil	2,190 37
Dewar Lake	454 84
Dilke	999 14
Dinsmore	2,286 26
Disley	749 46
Dodsland	2,151 86
Dollard	1,301 85
Domremy	1,248 93
Donavon	850 21
Donwell	264 87
Drake	1,939 49
Drinkwater	1,917 93
Driver	835 60
Druid	955 47
Dubuc	1,986 00
Duck Lake	2,051 87
Duff	713 57
Dumas	438 40
Dummer	937 46
Dunblane	1,197 06
Dundurn	2,221 19
Dunfermline	305 37
Dunkirk	604 95
Duval	1,689 74
Dysart	1,950 97
Earl Grey	2,474 01
East End	3,831 79
Eatonia	1,945 39
Ebenezer	503 98
Echo	293 97
Edam	2,016 26
Edenwold	951 06
Edgeley	660 27
Elbow	2,959 17
Eldersley	1,627 00
Eldred	246 80
Elfros	2,927 95
Elrose	2,757 67
Elstow	1,466 22
Englefeld	952 30
Ernfold	1,692 70
Esk	366 43
Eskbank	410 72
Esterhazy	2,872 60
Estevan	19,630 77
Estlin	538 09
Eston	3,520 48
Estuary	453 09
Ethelton	235 50
Ettington	406 69
Evesham	978 95
Expanse	1,021 84
Eyebrow	1,949 68
Eyre	300 70
Fairlight Station	1,428 27
Fairmont Station	602 17
Fenton	332 95
Fenwood	886 25
Fertile	270 69
Fielding	1,709 30
Fillmore	2,445 06
Findlater	1,005 46
Fiske	1,138 44
Flaxcombe	1,394 39
Fleming	1,646 32
Foam Lake	3,893 37
Forgan	709 39
Forget	1,460 13
Fort Pitt	175 52
Fort Qu'Appelle	5,959 83
Forward	449 66
Fosston	651 51
Fox Valley	568 08
Francis	1,773 97
Freemont	435 66
Frobisher	1,432 67
Frontier	878 56
Froude	605 26

Recettes postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

PROVINCE DE LA SASKATCHEWAN—*Suite*

Nom du bureau	Recettes $ c.
Fry's	322 92
Fusilier	799 13
Gainsborough	2,267 22
Galilee	278 62
Gallivan	337 62
Gerald	688 67
Gibbs	501 86
Gilroy	555 20
Girvin	1,938 91
Glasnevin	243 16
Glenavon	1,804 39
Glenbush	295 09
Glen Ewen	1,509 82
Glenside	1,885 75
Glidden	1,170 55
Goodeve	1,161 61
Goodwater	1,138 27
Gorlitz	330 76
Gouverneur	689 82
Govan	4,798 58
Govenlock	445 86
Grand Coulée	579 11
Grandora	263 45
Gravelbourg	7,435 09
Gray	913 97
Grayson	1,563 64
Great Deer	344 54
Greenan	325 96
Grenfell	5,431 99
Griffin	1,532 78
Guernsey	2,384 23
Gull Lake	7,335 07
Hafford	2,618 44
Hague	1,765 58
Halbrite	1,236 75
Hallonquist	499 62
Hamton Station	348 57
Handel	1,382 05
Hanley	4,290 23
Hardy	1,019 48
Harris	3,073 54
Hatton	1,297 91
Hawarden	2,462 29
Hazel Cliffe	447 25
Hazel Dell	332 52
Hazenmore	2,844 49
Hearne	498 43
Hendon	426 34
Henribourg	411 43
Hepburn	1,211 37
Herbert	6,076 21
Herschel	2,120 87
Heward	1,440 74
Hirsch	441 59
Hitchcock	268 11
Hodgeville	2,617 83
Hoey	1,186 50
Holbein	359 76
Holdfast	1,860 58
Hoosier	677 39
Horizon	955 92
Hubbard	941 13
Hudson Bay Junction	2,108 76
Hughton	1,598 37
Humboldt	11,787 80
Huntoon	405 68
Hyas	891 38
Imperial	3,481 02
Indian Head	8,275 20
Insinger	993 62
Instow	664 25
Invergordon	196 62
Invermay	1,940 00
Ituna	2,316 95

Nom du bureau	Recettes $ c.
Jansen	2,903 17
Jasmin	518 77
Joeville	300 84
Juniata	383 69
Kamsack	7,273 20
Kandahar	1,750 66
Keddleston	869 29
Keeler	1,353 52
Kegworth	416 09
Kelfield	1,092 88
Kelliher	3,381 00
Kelso Station	653 96
Kelstern	543 80
Kelvington	2,968 10
Kenaston	2,439 39
Kendal Station	863 74
Kennedy	2,032 15
Keppel	590 98
Kerrobert	8,869 30
Ketchen	403 00
Keystown	402 74
Khedive	936 75
Killaly	897 98
Kincaid	4,079 37
Kindersley	7,990 66
Kinistino	4,237 34
Kinley	1,553 33
Kipling Station	3,444 64
Kisbey	2,427 86
Kronau	803 06
Krydor	961 79
Kuest	183 97
Kuroki	1,136 84
Kyle	1,178 19
Kylemore	426 21
Lac Pelletier	332 18
Lac Vert	634 19
Ladstock	191 93
Laflèche	4,238 78
Laird	1,454 51
Lajord	919 08
Lake Valley	375 59
Lampman	2,077 23
Lancer	1,768 84
Landis	2,178 31
Lang	2,533 55
Langbank	675 25
Langenburg	2,746 74
Langham	2,782 55
Lanigan	3,695 24
La Porte	655 72
Lashburn	2,987 42
Laura	1,208 21
Lawson	1,262 49
Leacross	417 55
Leader	4,222 18
Leask	2,723 46
Lebret	1,229 50
Leipzig	798 05
Lemberg	2,743 90
Lemsford	914 99
Lenora Lake	1,639 74
Leney	1,071 73
Leofeld	67 15
Leross	804 11
Le Roy	1,222 42
Leslie Station	1,465 43
Lestock Station	2,156 54
Lewvan	1,094 27
Liberty	1,801 00
Limerick	4,666 68
Lintlaw	969 08
Lipton	2,332 86
Livelong	182 29

Recettes postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

PROVINCE DE LA SASKATCHEWAN—*Suite*

Nom du bureau	Recettes $ c.
Lloydminster	10,711 15
Lockwood	1,864 16
Loreburn	2,494 84
Lorlie	598 96
Loverna	2,793 51
Lucky Lake	2,437 96
Lumsden	2,298 69
Luseland	3,567 86
Lydden	646 40
McCord	316 55
McGee	868 20
McLean	916 40
McKague	610 78
McMahon	538 42
McTaggart	782 85
Macdowall	578 86
Macklin	4,240 95
MacNutt	1,305 06
Macoun	2,069 69
Macrorie	1,986 95
Madison	1,162 62
Maidstone	2,758 58
Mair	295 24
Major	1,364 97
Manor	2,000 27
Mantario	674 34
Maple Creek	8,371 57
Marcelin	1,869 54
Marchwell	704 13
Marengo	1,097 80
Margo	1,390 61
Markinch	1,382 03
Marquis	1,516 87
Marsden	1,163 61
Marshall	1,730 57
Maryfield	2,650 84
Marysburg	572 95
Mawer	880 49
Maxim	442 51
Maymont	1,816 68
Mazenod	1,928 33
Meacham	1,711 25
Medstead	277 87
Melaval	1,221 09
Melfort	13,619 38
Melville	13,467 77
Mendham	967 74
Mennon	331 30
Meota	1,936 68
Merid	377 57
Mervin	1,873 77
Meskanaw	271 24
Metador	198 16
Meyronne	4,034 47
Midale	2,005 53
Mikado	840 31
Milden	2,370 12
Milestone	3,727 29
Millerdale	218 62
Milly	284 81
Mistatim	480 35
Mistawasis	233 23
Mitchellton	800 06
Montmartre	2,745 78
Moose Jaw	*140,009 47
*Divisées comme suit:	
Bureau principal	138,895 85
Sub-Office No. 1	1,113 62
Moosomin	9,608 36
Morse	3,775 42
Mortlach	3,539 21
Mossbank	3,403 69
Mozart	888 83
Muenster	1,678 84
Mullingar	241 58
Naicam	2,124 90
Naisberry	279 36
Naseby	374 93
Neidpath	995 75
Neilburg	620 68
Neptune	268 05
Netherhill	1,002 79
Neudorf	2,437 54
Neville	2,162 79
Nipawin	3,170 03
Nokomis	4,217 68
Norbury	230 17
Norquay	2,372 75
North Battleford	26,793 82
Northgate	265 72
North Portal	1,305 92
North Regina	549 70
Nottingham	252 40
Nut Mountain	392 76
Oakshela	429 47
Odessa Station	1,086 38
Ogema	3,973 49
Onion Lake	602 16
Onward	280 45
Orcadia	177 77
Orkney	663 92
Ormaux	41 01
Ormiston	183 16
Osage	1,256 62
Osler	636 66
Otthon	628 43
Outlook	4,798 05
Outram Station	393 49
Oxbow	4,707 60
Paddockwood	538 05
Palmer	1,168 52
Palo	279 62
Pambrum	661 24
Pangman	1,649 20
Paradise Hill	234 46
Parkbeg	1,144 13
Parkman	405 76
Parkside	1,457 92
Parry	439 12
Pasqua	674 75
Paswegin	357 17
Pathlow	1,178 61
Paynton	1,565 34
Peesane	843 89
Pelly	2,046 04
Pennant Station	1,872 63
Pense	2,213 95
Penzance	1,240 46
Percival	392 55
Perdue	3,625 07
Peterson	815 87
Phippen	632 19
Piapot	2,695 21
Pilot Butte	279 97
Pinkham	823 03
Plato	1,971 46
Pleasantdale	1,300 82
Plenty	1,832 09
Plunkett	1,400 70
Polwarth	198 99
Ponteix	4,054 05
Portreeve	843 37
Prairie River	623 08
Preeceville	3,099 05
Prelate	2,508 93
Primate	951 38
Prince	756 27
Prince Albert	45,159 20

Recettes postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

PROVINCE DE LA SASKATCHEWAN—*Suite*

Nom du bureau	Recettes $ c.
Prud'homme	1,597 91
Punnichy	3,522 98
Qu'Appelle	3,522 78
Quill Lake	2,914 41
Quill Plain	207 61
Quinton	793 30
Radisson	3,188 37
Radville	4,583 43
Rama	619 66
Ravenscrag	925 07
Raymore	2,735 87
Readlyn	2,080 00
Red Deer Hill	275 80
Redvers	2,410 96
Regina	*802,396 88
*Divisées comme suit:	
Bureau principal	524,316 50
Sub-office No. 1	239,600 00
Sub-office No. 1A	.....
Sub-office No. 2	1,153 00
Sub-office No. 3	15,047 91
Sub-office No. 4	963 61
Sub-office No. 5	20,751 17
Sub-office No. 6	328 88
North Annex	235 81
Regina Beach	909 12
Renown	853 29
Revenue	488 36
Rhein	1,312 88
Riceton	925 73
Richard	2,112 48
Richardson Station	914 45
Richlea	1,142 94
Richmound	507 53
Ridgedale	2,088 07
Ritchie	211 00
Riverhurst	2,323 76
Robsart	1,211 94
Rocanville	3,388 10
Roche Percée	311 61
Rock Haven	1,054 90
Rokeby	362 05
Rosetown	9,530 23
Rose Valley	926 50
Rosthern	6,709 93
Rouleau	5,100 79
Round Stone	559 39
Ruddell	1,075 03
Runciman	341 50
Runnymede	491 13
Rush Lake	1,699 92
Ruthilda	878 62
Rutland Station	570 26
Ryerson	230 43
St. Boswells	1,372 89
St. Brieux	1,570 50
St. Gregor	1,016 34
St. Hippolyte	210 45
St. Hubert Mission	163 04
St. Louis	681 25
S . Victor	422 17
St. Walburg	2,018 90
Saltcoats	3,302 94
Salvador	2,468 71
Sanctuary	719 89
Saskatchewan Landing	147 70
Saskatoon	*285,232 08
*Divisées comme suit:	
Bureau principal	251,993 89
Sub-office No. 1	9,505 66
Sub-office No. 2	6,159 28
Sub-office No. 3	1,630 77
Sub-office No. 4	775 57
Sub-office No. 5	7,139 72

Nom du bureau	Recettes $ c.
Saskatoon—*fin.*	
Sub-office No. 7	703 56
Sub-office No. 8	1,489 65
Sub-office No. 9	1,622 13
Sub-office No. 10	438 70
University Sub-Office	3,773 15
Sceptre	2,378 39
Scotsguard	1,845 67
Scott	2,263 06
Scottsburgh	277 45
Secretan	453 02
Sedley	1,535 37
Semans	4,206 56
Senate	336 73
Senlac	1,812 99
Shackleton	1,159 55
Shamrock	757 42
Shand	274 75
Shaunavon	12,028 94
Sheho	2,961 11
Shell Brook	3,913 70
Shell Lake	179 42
Sidewood	404 31
Silton	1,236 21
Silver Park	489 07
Simpson	2,828 73
Sintaluta	2,327 01
Smiley	1,210 40
Snipe Lake	207 88
Southey	2,652 17
South Fork	531 26
Sovereign	1,708 20
Spalding	1,239 17
Speers	1,415 81
Springside	1,800 28
Spring Valley	1,698 94
Springwater	1,461 48
Spruce Lake	1,265 91
Spy Hill	1,246 95
Stalwart	1,085 74
Star City	4,070 04
Steelman	219 42
Stenen	1,807 53
Stockholm	2,218 52
Stone	367 22
Stony Beach	764 68
Stornoway	811 46
Storthoaks	873 40
Stoughton	2,921 08
Stranraer	1,138 77
Strasbourg Station	4,061 72
Strongfield	1,695 05
Sturgeon Valley	266 64
Sturgis	1,180 54
Success	1,537 26
Summerberry	954 81
Superb	514 92
Surbiton	299 45
Sutherland	1,869 09
Swanson	700 00
Swift Current	32,887 09
Sylvania	609 05
Tadmore	479 48
Tako	408 02
Talmage	434 84
Tantallon	2,015 78
Tate	852 83
Tatsfield	234 55
Taylorton	611 98
Tessier	1,667 93
Theodore	2,623 59
Tichfield	484 47
Tilney	353 76
Tisdale	7,358 70

Recettes postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

PROVINCE DE LA SASKATCHEWAN—*Suite et fin*

Nom du bureau	Recettes $ c.
Togo	2,159 95
Tompkins	3,399 78
Torquay	1,250 14
Tramping Lake	1,463 24
Traynor	587 99
Tregarva	402 28
Trewdale	219 63
Tribune	1,855 72
Trossachs	906 39
Truax	1,514 00
Tuberose	956 15
Tuffnell	523 98
Tugaske	2,341 72
Turtleford	2,234 70
Tuxford	1,766 20
Tway	102 69
Tyvan	1,392 81
Unity	7,655 13
Unwin	269 13
Uren	385 18
Val Marie	568 92
Valor	1,063 96
Valparaiso	1,123 75
Vandura	411 45
Vanguard	3,798 37
Vanscoy	988 83
Vantage	1,275 15
Vawn	632 89
Venn	1,123 09
Vera	482 91
Verigin	2,055 67
Verwood	3,081 10
Vibank	1,301 23
Viceroy	2,642 44
Viewfield	313 08
Vidora	953 72
Viscount	3,434 31
Vonda	3,013 79
Wadena	5,272 11
Wakaw	3,460 66
Waldeck	1,359 42
Waldheim	1,591 26
Waldron	1,324 17
Walpole	621 74
Wapella	3,622 77
Warman	565 93
Wartime	575 13
Waseca	1,434 35
Watrous	6,812 10
Watson	3,852 68
Wauchope	939 10
Wawota	2,446 89
Webb	2,925 45
Welby	255 88
Weldon	1,457 06
Welwyn	1,754 73
Weyburn	32,108 83
White Bear	81 71
Whitewood	4,221 18
Whitkow	213 18
Wilcox	2,911 22
Wilkie	7,335 63
Willmar Station	627 55
Willowbrook	930 08
Willow Bunch	3,083 42
Willows	720 19
Windthorst	2,563 78
Winter	597 01
Wiseton	1,950 46
Witchekan	178 56
Wolseley	6,079 91
Wood Mountain	782 17
Woodrow	3,092 67
Wroxton	1,005 91
Wymark	1,196 97
Wynyard	6,116 84
Yarbo	328 70
Yellow Grass	3,800 18
Yonker	211 65
Yorkton	34,200 63
Young	3,675 76
Zealandia	2,026 29
Zehner	337 83
Zelma	1,439 37
Zeneta	209 01
Bureaux non comptables	58,728 72
	2,710,844 44
Moins la valeur des timbres-poste apposés sur les bons de poste	4,022 87
	2,706,821 57

PROVINCE DE L'ALBERTA

Acadia Valley	513 44
Acme	2,625 75
Aerial	251 96
Airdrie	1,457 35
Alcomdale	419 93
Alderson	532 92
Aldersyde	501 21
Alhambra	565 77
Alix	3,366 23
Alliance	2,870 31
Altario	856 60
Amisk	934 70
Andrew	393 62
Angle Lake	246 53
Ankerton	128 62
Anselmo	150 77
Ardenode	232 01
Ardley	440 31
Ardrossan	490 59
Armada	259 12
Armena	150 64
Arrowwood	1,411 34
Ashmont	739 71
Athabaska	2,490 79
Atlee	503 52
Baintree	263 48
Balzac	450 76
Banff	18,747 90
Barnwell	577 88
Barons	2,733 12
Barrhead	431 30
Bashaw	2,940 04
Bassano	5,096 14
Battle Lake	106 47
Bawlf	1,989 45
Bearberry	118 75
Beaumont	292 80
Beaverlodge	778 66
Beaver Mines	256 30
Beiseker	1,959 30
Bellevue	2,765 43
Bellis	1,182 30

Recettes postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

PROVINCE DE L'ALBERTA—*Suite*

Nom du bureau	Recettes $ c.
Benalto	616 77
Bentley	2,087 35
Benton Station	553 79
Berry Creek	101 44
Berwyn	1,433 47
Beverley	1,403 10
Beynon	431 95
Big Valley	3,951 52
Bindloss	941 76
Bittern Lake	814 96
Black Diamond	479 46
Blackfalds	1,012 10
Blackfoot	466 68
Blackie	2,996 29
Blairmore	6,726 49
Blue Ridge	186 73
Bluffton	331 83
Bon Accord	652 52
Bondiss	81 59
Bonnyville	960 65
Bordenave	141 13
Botha	1,766 94
Bottrel	278 64
Bowden	2,288 72
Bowell	383 76
Bow Island	2,088 27
Boyle	559 95
Bragg Creek	116 53
Brainard	88 67
Brant	1,205 24
Bremner	411 69
Brightview	248 10
Brocket	459 81
Brooks	3,824 63
Bruce	928 33
Bruderheim	1,704 42
Brûlé Mines	1,374 68
Buffalo	466 86
Bulwark	645 97
Burdett	1,395 65
Burmis	178 92
Busby	535 43
Byemoor	325 85
Cadogan	1,481 70
Cadomin	1,676 30
Cairns	150 75
Calgary	*570,239 19
*Divisées comme suit:	
Bureau principal	439,435 94
Sub-office No. 1	11,811 64
Sub-office No. 2	52,802 45
Sub-office No. 4	11,063 97
Sub-office No. 5	3,565 35
Sub-office No. 6	2,878 72
Sub-office No. 7	85 10
Sub-office No. 8	19,492 81
Sub-office No. 10	340 40
Sub-office No. 11	1,278 87
Sub-office No. 12	6,373 58
Sub-office No. 15	423 43
Sub-office No. 16	311 33
Sub-office No. 17	9,334 10
Sub-office No. 20	9,017 51
Sub-office No. 22	727 58
Sub-office No. 23	230 88
Sub-office No. 24	995 53
Sub-office No. 25	70 00
Calmar	578 15
Camrose	16,561 24
Canmore	2,340 72
Carbon	3,333 02
Cardiff	368 32
Cardston	7,805 37
Carmangay	2,489 01

Nom du bureau	Recettes $ c.
Caroline	232 26
Carolside	215 79
Carseland	1,548 51
Carstairs	4,332 59
Carvel Station	352 54
Cassils	481 42
Castor	4,615 28
Cavendish	241 32
Cayley	1,799 91
Cereal	2,702 52
Cessford	541 55
Champion	3,337 29
Chancellor	783 53
Chauvin	2,675 36
Cheadle	436 51
Cherhill	557 72
Chilmark	102 09
Chinook	2,569 63
Chipman	2,412 79
Clairmont	842 68
Claresholm	6,982 57
Clivale	188 79
Clive	2,032 28
Clover Bar	439 56
Cluny	2,433 01
Clyde	1,518 35
Coaldale	3,426 88
Coalhurst	2,053 75
Coalspur	540 98
Coal Valley	260 54
Cochrane	2,403 59
Cold Lake	500 42
Coleman	7,181 58
Coleridge	434 52
Colinton	751 40
College Heights	1,098 18
Commerce	272 91
Compeer	1,481 52
Condor	590 38
Consort	2,574 91
Coronado	154 89
Coronation	6,187 83
Coutts	1,209 20
Cowley	1,684 29
Craigmyle	2,939 68
Cremona	227 72
Crossfield	3,204 80
Czar	1,983 88
Dalemead	462 86
Dalroy	360 76
Dapp	517 43
Darwell	161 15
Daysland	3,599 27
Delburne	2,149 26
Delia	3,965 09
Dewberry	314 02
Diamond City	776 14
Didsbury	6,509 29
Dinant	685 63
Donalda	2,443 14
Donnelly	399 69
Dorenlee	286 35
Dovercourt	229 50
Drumheller	15,984 77
Duagh	115 07
Duchess	1,475 50
Duffield	609 84
Duhamel	762 53
Dunstable	274 52
Durlingville	577 21
Duvernay	245 77
Eckville	1,532 62
Edberg	1,115 32
Edgerton Station	2,865 77

Recettes postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

PROVINCE DE L'ALBERTA—*Suite*

Nom du bureau	Recettes $ c.
Edmonton	*461,385 77
*Divisées comme suit:	
Bureau principal	367,523 41
Station postale de Strathcona	19,962 32
Sub-office No. 1	18,060 13
Sub-office No. 2	349 85
Sub-office No. 3	6,528 78
Sub-office No. 4	1,630 23
Sub-office No. 5	1,187 89
Sub-office No. 6	580 55
Sub-office No. 7	149 58
Sub-office No. 9	89 80
Sub-office No. 10	28,177 30
Sub-office No. 11	4,916 65
Sub-office No. 12	1,870 01
Sub-office No. 13	1,390 11
Sub-office No. 14	371 19
Sub-office No. 15	25 00
Sub-office No. 16	196 29
Sub-office No. 17	50 00
North Edmonton	6,282 05
West Edmonton	2,044 63
Edson	4,985 28
Edwand	1,100 47
Egremont	366 24
Elk Point	652 16
Elnora	2,745 60
Empress	3,142 92
Enchant	689 74
Endiang	474 55
Enilda	236 01
Ensign	440 58
Entrance	327 48
Entwhistle	899 79
Erskine	1,710 27
Etzikom	945 59
Evansburgh	1,280 59
Evarts	343 55
Excel	624 89
Exshaw	871 65
Eyremore	410 43
Fabyan	269 32
Falher	969 00
Fallis	374 77
Falun	247 66
Fawcett	420 08
Federal	203 79
Fedorah	105 74
Fenn	502 36
Ferintosh	1,531 72
Fishburn	121 20
Fleet	625 26
Foremost	1,930 10
Forestburg	2,379 31
Fort McMurray	956 87
Fort Saskatchewan	4,886 52
Fort Smith	341 49
Frank	427 86
Freedom	296 51
Gadsby	2,297 98
Gainford	442 17
Galahad	1,520 08
Gem	333 62
Ghost Pine Creek	341 50
Gibbons Station	492 47
Gilby	291 51
Girouxville	38 66
Gleichen	5,130 64
Glenevis	286 27
Glenwoodville	450 35
Golden Spike	52 74
Grainger	528 71
Grande Prairie	6,648 01
Granum	3,264 77

Nom du bureau	Recettes $ c.
Grassy Lake	1,284 15
Green Court	977 37
Greenshields	239 92
Griffin Creek	116 04
Grimshaw	430 99
Grizzly Bear	176 84
Grouard	815 26
Gunn	292 15
Gwynne	819 87
Halcourt	183 05
Halkirk	1,838 98
Halladay	206 17
Hamlin	208 18
Hanna	10,027 85
Hardieville	1,243 75
Hardisty	3,734 82
Hay Lakes	1,067 81
Haynes	319 79
Hayter	969 18
Heath	440 93
Heisler	983 46
Hesketh	206 36
Hespero	644 90
High Prairie	1,031 40
High River	8,997 17
Hilda	1,070 34
Hillcrest Mines	2,189 90
Hilliard	432 72
Hill Spring	342 91
Hobbema	314 04
Holden	2,520 63
Hughenden	2,026 11
Hussar	1,829 61
Hutton	151 72
Huxley	1,237 17
Iddesleigh	230 74
Innisfail	7,771 80
Innisfree	2,594 37
Irma	2,244 82
Iron Springs	560 30
Irricana	1,502 00
Irvine	1,402 08
Islay	2,559 17
Jarrow	821 72
Jarvie	496 23
Jasper	6,947 38
Jenner	833 61
Junkins	629 64
Kahwin	248 57
Kathyrn	422 96
Kelsey	551 71
Keoma	340 96
Killam	3,505 93
Kingman	718 51
Kinsella	965 34
Kinuso	767 80
Kipp	156 70
Kirkcaldy	379 87
Kirriemuir	616 70
Kitscoty	3,111 05
Knee Hill Valley	481 24
Lac la Biche	1,270 14
Lacombe	11,240 08
Lac Ste. Anne	222 75
Lafond	230 99
Lake Louise	2,359 47
Lake Saskatoon	234 75
Lamont	3,830 20
Landonville	312 00
Lanfine	608 03
Langdon	1,147 82
Lavoy	1,780 65
Lea Park	409 29
Leduc	6,154 00

Recettes postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

PROVINCE DE L'ALBERTA—*Suite*

Nom du bureau	Recettes $ c.
Leedale	357 74
Legal	1,287 95
Legoff	97 59
Leslieville	1,203 87
Lethbridge	*66,492 31
*Divisées comme suit:	
Bureau principal	62,577 72
Sub-office No. 1	3,914 59
Lomond	1,396 99
Lonebutte	295 06
Lougheed	2,708 94
Lousana	835 85
Lovettville	185 00
Loyalist	893 05
Lucky Strike	138 03
Lundbreck	1,563 36
Luscar	1,006 00
McLennan	885 52
McLeod Valley	216 00
Macleod	9,294 09
Magnolia	311 86
Magrath	3,666 15
Majorville	160 77
Makepeace	240 34
Maleb	219 72
Mannville	3,603 58
Manyberries	1,162 56
Markerville	767 29
Marlboro	438 53
Maybutt	375 51
Mayerthorpe	1,026 58
Mayton	305 02
Meanook	437 45
Medicine Hat	41,362 66
Meeting Creek	966 98
Mercoal	890 60
Metiskow	1,639 05
Michichi	928 51
Midlandvale	527 88
Midnapore	626 64
Milk River	2,010 19
Millarville	210 11
Millet	2,666 45
Millicent	322 31
Milo	876 45
Minburn	1,022 11
Mirror	2,198 69
Mirror Landing	375 87
Monarch	484 98
Monitor	2,293 62
Morinville	2,249 41
Morningside	314 10
Morrin	1,825 71
Mosside	362 06
Mountain Park	1,060 67
Mountain View	323 58
Mundare	4,612 89
Munson	1,740 76
Myrnam	255 83
Nacmine	354 75
Namaka	1,505 25
Namao	229 78
Nanton	5,169 01
Nemiskam	454 95
Nevis	356 54
Newcastle Mine	718 82
New Dayton	1,037 06
New Norway	1,749 58
New Sarepta	334 51
Nightingale	307 42
Nobleford	1,418 06
Nordegg	2,590 16
Northbank	108 24
North Cooking Lake	133 38
Ohaton	884 28
Okotoks	3,624 02
Olds	8,695 07
Onoway	1,259 53
Opal	245 27
Orion	669 63
Oyen	3,813 48
Pakan	130 00
Pakowki	142 26
Paradise Valley	227 88
Parkland	1,071 25
Passburg	112 21
Patricia	872 93
Peace River	4,191 84
Peers	442 69
Pemukan	170 97
Penhold	1,656 78
Perryvale	480 31
Phillips	232 73
Pibroch	526 00
Pickardville	1,222 57
Pincher Creek	6,797 72
Pincher Station	386 52
Pine Lake	369 73
Plamondon	289 26
Poe	119 55
Pollockville	791 85
Ponoka	7,635 22
Priddis	267 80
Provost	5,563 34
Purple Springs	459 81
Queenstown	402 14
Radway Centre	1,385 35
Ranfurly	1,265 48
Rainier	305 66
Raymond	5,766 63
Redcliff	2,787 93
Red Deer	19,058 27
Redland	399 14
Redwater	528 51
Red Willow	1,124 49
Reid Hill	198 89
Retlaw	959 07
Ribstone	618 22
Richdale	531 24
Rife	271 77
Rimbey	2,591 28
Rio Grande	200 88
Rivière Qui Barre	240 70
Rochester	1,753 11
Rochfort Bridge	738 53
Rockyford	2,953 82
Rocky Mountain House	3,760 38
Rosalind	909 13
Rosebud	1,577 54
Rosedale	611 22
Rose Lynn	435 04
Rosemary	487 24
Rosevear	241 60
Roundhill	882 34
Rowley	906 72
Roycroft	429 44
Rumsey	1,521 25
Rusylvia	165 63
Ryley	2,121 79
St. Albert	1,209 68
St. Lina	252 84
St. Paul de Métis	4,969 74
St. Vincent	368 70
Sangudo	1,675 29
Saunders	664 35
Schuler	645 71
Scollard	433 67
Scotfield	230 40

Recettes postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

PROVINCE DE L'ALBERTA—*Suite et fin*

Nom du bureau	Recettes $ c.
Sedgewick	3,986 60
Seven Persons	805 00
Sexsmith	1,560 02
Sheerness	344 24
Shepard	273 64
Sibbald	1,523 66
Sion	139 33
Skiff	232 48
Slave Lake	463 93
Smoky Lake	2,287 89
Spedden	379 35
Spirit River	1,445 50
Spring Coulée	667 87
Spruce Grove	741 63
Standard	2,002 82
Stanmore	573 23
Stavely	3,000 27
Sterco	518 06
Stettler	10,622 06
Steveville	141 47
Stirling	706 30
Stony Plain	2,814 53
Strathmore	4,141 97
Strome	2,429 44
Styal	254 93
Suffield	458 30
Sundre	570 33
Sunnynook	1,023 06
Sunnyslope	441 16
Swalwell	1,407 41
Sylvan Lake	2,067 07
Taber	6,577 87
Tawatinaw	526 65
Tees	800 70
Telfordville	456 98
Thelma	237 72
Thérien	180 89
Thorhild	442 71
Three Hills	4,511 25
Throne	234 38
Tofield	5,103 28
Tomahawk	293 05
Travers	682 21
Trochu	3,803 20
Tudor	267 23
Turin	241 18
Twin Butte	362 46
Valhalla Centre	327 06
Vanrena	200 57
Vauxhall	1,008 28
Vegreville	10,653 07
Venice	727 99
Vermilion	11,541 32
Veteran	2,088 44
Viking	4,915 50
Villeneuve	182 35
Vilna	1,180 58
Vimy	396 32
Vulcan	7,470 76
Wabamun	856 96
Wainwright	6,313 85
Walsh	979 33
Wanham	257 17
Wardlow	220 70
Warner	2,278 37
Warspite	377 20
Waskatenau	1,606 27
Water Glen	253 80
Waterhole	1,261 62
Waterways	254 92
Watino	176 52
Wayne	3,485 32
Wembley	1,125 51
Westerose	255 09
Westlock	3,607 79
Wetaskiwin	13,450 16
White Court	870 21
Whitelaw	782 76
Whitford	243 69
Whitla	490 90
Wimborne	159 31
Winnifred	817 52
Woodhouse	241 91
Wostok	492 50
Woolford	900 98
Wrentham	470 01
Yeoford	427 87
Youngstown	4,719 47
Bureaux non comptables	65,222 43
	2,032,389 27
Moins la valeur des timbres-poste apposés sur les bons de poste	3,016 04
	2,029,373 23

Recettes postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

PROVINCE DE LA COLOMBIE BRITANNIQUE—*Suite*

Nom du bureau	Recettes $ c.
Abbotsford	4,996 88
Adelphi	410 42
Agassiz	2,795 49
Agerton	405 86
Ainsworth	476 11
Alberni	3,438 93
Albion	231 18
Aldergrove	1,030 67
Alert Bay	1,799 30
Aleza Lake	614 00
Alice Arm	941 31
Allenby	714 23
Anyox	6,702 24
Appledale	360 87
Ardley	495 81
Armstrong	7,904 66
Arrowhead	897 69
Arrow Park	299 75
Ashcroft	3,832 29
Athalmer	523 10
Atlin	1,678 87
Balfour	297 39
Bamfield	1,172 76
Barkerville	991 43
Barrière	709 69
Baynes Lake	251 43
Beaton	230 55
Beaverdell	1,086 79
Beaver Point	275 74
Bella Bella	598 81
Bella Coola	890 39
Bevan	313 82
Blakeburn	975 66
Blubber Bay	535 29
Blue River	1,974 00
Boston Bar	924 63
Boswell	477 08
Bowen Island	637 24
Bowser	1,083 17
Brackendale	221 49
Bradner	484 18
Bridesville	425 64
Brilliant	654 56
Brisco	303 40
Britannia Beach	5,444 33
Brookmere	280 19
Buckley Bay	73 56
Bull River	1,043 08
Burnaby Lake	1,012 97
Burns Lake	1,588 22
Burton	647 38
Cadboro Bay	1,063 88
Campbell River	1,585 98
Camp Lister	249 86
Canford	213 88
Canoe	451 74
Capilano	738 75
Carmi	184 04
Cascade	413 97
Cassidy	1,535 20
Castlegar	1,037 32
Cawston	542 49
Cedarvale	387 38
Celista	163 81
Chase	2,868 04
Chemainus	3,293 63
Chilliwack	14,798 07
Claxton	277 39
Clayburn	1,191 91
Clayoquot	248 18
Clinton	1,465 05
Cloverdale	4,558 08
Coal Creek	639 81
Coalmont	864 73
Cobble Hill	1,990 83
Coghlan	454 66
Colquitz	289 10
Colwood	756 60
Comox	1,304 87
Coombs	501 98
Corbin	1,359 72
Cortez Island	268 89
County Line	299 29
Courtney	8,141 81
Cowichan Station	1,466 01
Cranbrook	21,558 84
Crawford Bay	283 26
Crescent	638 19
Crescent Valley	302 37
Creston	4,527 89
Crofton	370 44
Crow's Nest	465 27
Cumberland	6,662 10
Dawson Creek	186 34
Denman Island	505 94
De Roche	719 91
Dewdney	705 84
Discovery	204 37
Dome Creek	404 57
Duncan's Station	19,416 59
East Arrow Park	122 57
East Wellington	733 47
Eburne	1,451 59
Edgewood	737 16
Egmont	142 80
Elko	789 11
Endako	335 67
Enderby	4,018 51
Englewood	1,269 82
Erickson	767 70
Erie	202 67
Errington	473 74
Extension	468 20
Fairview	91 01
Falkland	464 30
Fanny Bay	389 46
Fauquier	154 74
Fawn	397 86
Ferguson	135 46
Fernie	15,827 88
Fern Ridge	206 09
Field	2,451 99
Finmore	204 69
Flagstone	370 02
Forestdale	507 58
Fort Fraser	775 05
Fort George	297 70
Fort Langley	786 89
Fort St. John	241 48
Fort Steele	742 12
François Lake	460 46
Fraser Lake	413 44
Fraser Mills	1,602 39
Fruitvale	555 75
Fulford Harbour	240 79
Galiano	614 59
Ganges	2,315 88
Genoa Bay	535 01
Georgetown Mills	243 36
Gibson's Landing	1,559 59
Giscome	1,665 34
Glacier	1,192 08
Golden	5,756 58
Grand Forks	7,621 56
Grantham's Landing	470 98
Greenwood	2,133 50
Grindrod	671 82
Hagensborg	298 03

Recettes postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

PROVINCE DE LA COLOMBIE BRITANNIQUE—*Suite*

Nom du bureau	Recettes $ c.
Harrison Hot Springs	430 60
Harrop	400 88
Hatzic	1,077 89
Haysport	225 09
Hazelton	1,997 56
Headquarters	427 74
Hedley	2,071 66
Heffley Creek	307 11
Heriot Bay	288 30
Hillbank	192 27
Hillier's Crossing	328 01
Holberg	75 21
Hollyburn	2,767 30
Hope	1,778 27
Hosmer	326 92
Houston	320 16
Huntingdon	668 27
Hutton Mills	770 00
Invermere	1,728 21
Inverness	320 10
Ioco	1,208 79
Irvine's Landing	939 36
Jackson Bay	600 71
Jaffray	314 93
James Island	1,133 90
Kaleden	242 61
Kamloops	32,354 12
Kaslo	5,040 53
Keating	76 83
Keefers	318 86
Kelowna	19,823 23
Keremeos	1,772 21
Kettle Valley	464 39
Kildonan	566 39
Kimberley	9,026 44
Kingcome Inlet	223 86
Kitchener	924 12
Kitwanga	305 34
Koksilah	334 39
Lac la Hache	217 93
Ladner	4,524 14
Ladysmith	7,411 34
Lake Cowichan	2,000 88
Lake Hill	436 97
Langford Station	858 21
Langley Prairie	3,397 26
Lantzville	496 52
Lasqueti	543 97
Lillooet	1,876 44
Lower Nicola	272 82
Lucerne Station	94 72
Lumberton	2,207 27
Lumby	1,047 24
Lund	695 26
Lynn Creek	1,951 11
Lytton	1,918 22
McBride	1,730 50
Magna Bay	254 73
Maillardville	634 50
Malakwa	534 70
Mara	425 11
Marigold	2,347 73
Massett	531 16
Matsqui	1,274 53
Mayne	746 10
Merritt	5,906 29
Merville	273 46
Metchosin	828 91
Michel	2,163 14
Midway	756 48
Mill Bay	110 01
Milner	998 68
Milne's Landing	417 09
Mission City	7,207 91
Mount Lehman	618 27
Mount Olie	317 73
Moyie	694 51
Murrayville	1,105 78
Myrtle Point	861 30
Nakusp	3,115 97
Namu	349 11
Nanaimo	27,671 62
Nanoose Bay	265 85
Naramata	864 10
Natal	2,049 00
Needles	480 92
Nelson	44,031 13
New Denver	2,273 49
Newgate	234 91
New Hazelton	419 72
Newlands Station	276 47
Newton Station	601 36
New Westminster	*74,689 53
*Divisées comme suit:	
Bureau principal	63,912 44
Sub-office No. 2	1,137 92
Sub-office No. 3	499 23
Sub-office No. 4	1,276 65
Sub-office No. 5	1,570 86
Sub-office No. 6	1,401 12
East Burnaby	961 93
Edmonds	2,049 90
Queensborough	206 51
Sapperton	1,672 97
Nicola	318 14
North Bend	958 71
Northfield	655 22
North Lonsdale	1,938 75
Notch Hill	857 78
Ocean Falls	6,596 79
Okanagan Centre	658 46
Okanagan Falls	203 88
Okanagan Landing	754 03
Okanagan Mission	977 68
Oliver	1,453 41
150 Mile House	374 11
Owl Creek	329 80
Oyama	784 58
Pacific	262 52
Parksville	2,437 86
Peachland	1,284 11
Pender Island	496 14
Penny	390 54
Penticton	18,685 92
Perry Siding	565 85
Pitt Meadows	550 79
Port Alberni	6,850 74
Port Alice	1,702 62
Port Clements	294 90
Port Coquitlam	3,017 25
Port Essington	1,094 99
Port Hammond	2,966 75
Port Haney	4,627 85
Port Hardy	533 70
Port Kells	361 08
Port Mann	558 63
Port Moody	2,760 88
Port Simpson	696 80
Port Washington	392 47
Pouce Coupé	1,088 57
Powell River	10,889 66
Premier	1,817 82
Prince George	12,412 93
Prince Rupert	*35,439 85
*Divisées comme suit:	
Bureau principal	34,436 46
Sub-office No. 1	1,003 39
Princeton	5,018 90

Recettes postales brutes des bureaux comptables—*Suite*

PROVINCE DE LA COLOMBIE BRITANNIQUE—*Suite*

Nom du bureau	Recettes $ c.
Pritchard	347 67
Procter	787 76
Qualicum Beach	1,743 67
Quathiaski Cove	773 97
Quatsino	1,166 12
Queen Charlotte	675 50
Queen's Bay	268 90
Quesnel	2,891 96
Quick Station	303 59
Quilchena	194 00
Red Gap	584 51
Red Pass	480 63
Renata	337 02
Revelstoke	14,220 40
Riondel	644 97
Riske Creek	255 75
River Jordan	617 46
Robson	485 22
Rock Bay	897 15
Rock Creek	516 28
Rolla	486 70
Rosedale	787 89
Rossland	8,621 20
Royal Oak	3,064 30
Royston Station	516 09
Ruskin	652 31
Rutland	600 75
Saanichton	1,260 19
Salmo	951 30
Salmon Arm	8,877 78
Salt Spring Island	659 13
Sandon	1,842 60
Sandwick	654 41
Sardis	3,060 00
Saturna	347 12
Savona	495 10
Sayward	454 02
Seaford	109 25
Sechelt	1,090 60
Shawinigan Lake	1,931 70
Shore Acres	246 42
Shuswap	214 62
Sicamous	1,950 45
Sidney	4,605 53
Silverdale	295 63
Silverton	922 65
Simoom Sound	490 73
Sirdar	459 89
Skeena Crossing	110 99
Slocan	1,072 50
Smithers	4,854 73
Sointula	600 70
Solsqua	353 31
Somenos	312 20
Sooke	962 29
Sorrento	467 14
Southbank	177 80
South Fort George	339 37
South Slocan	448 34
South Wellington	591 80
South Westminster	219 72
Spence's Bridge	570 53
Sperling Station	242 48
Spuzzum	1,277 17
Squamish	1,583 18
Stave Falls	2,145 74
Steveston	2,829 28
Stewart	3,114 35
Sullivan Station	507 53
Summerland	3,008 91
Surf Inlet	762 83
Surrey Centre	473 40
Tappen	574 74
Telkwa	1,156 43
Terrace	2,412 89
Thrums	265 75
Thurlow	438 78
Tod Inlet	689 95
Tofino	634 38
Trail	19,814 17
Tranquille	2,358 05
Trout Lake	117 68
Tulameen	454 72
Ucluelet	493 88
Union Bay	1,900 43
Usk	491 95
Vananda	667 12
Vancouver	*1,244,631 40
*Divisées comme suit:	
Bureau principal	790,509 92
Station B	76,050 86
Station C	11,428 73
Station D	26,944 50
Station postale de North Vancouver	13,485 89
Sub-office No. 1	4,403 41
Sub-office No. 2	7,358 94
Sub-office No. 3	37,534 61
Sub-office No. 4	1,492 54
Sub-office No. 5	6,591 47
Sub-office No. 6	941 61
Sub-office No. 7	12,905 68
Sub-office No. 8	11,200 41
Sub-office No. 9	2,631 21
Sub-office No. 10	2,606 95
Sub-office No. 11	1,802 71
Sub-office No. 12	7,963 78
Sub-office No. 14	7,172 03
Sub-office No. 15	5,495 42
Sub-office No. 16	3,291 90
Sub-office No. 17	32,761 39
Sub-office No. 18	5,759 41
Sub-office No. 19	58,855 73
Sub-office No. 20	4,322 56
Sub-office No. 21	1,564 74
Sub-office No. 22	2,283 55
Sub-office No. 23	940 43
Sub-office No. 24	1,133 00
Sub-office No. 25	55,996 64
Sub-office No. 26	1,369 45
Sub-office No. 27	1,711 43
Sub-office No. 28	528 44
Sub-office No. 29	1,535 67
Sub-office No. 30	874 03
Sub-office No. 31	8,579 19
Sub-office No. 32	3,928 00
Sub-office No. 33	1,535 07
Adela	2,779 09
Britcola	345 08
Capitol Hill	288 40
Cedar Cottage	2,430 08
City Heights	4,666 21
Fraser Avenue	1,802 44
Grimmett	459 81
Hastings	632 60
Janes Road	1,201 26
Joyce	1,493 11
North Arm	1,097 04
South Hill	4,683 00
Sunnydene	2,129 74
Vancouver Heights	4,091 49
Winnot	1,040 75
Vanderhoof	2,219 14
Vernon	27,608 91
Victoria	*264,975 73
*Divisées comme suit:	
Bureau principal	214,728 06
Sub-office No. 1	5,974 18
Sub-office No. 2	1,350 89

Recettes postales brutes des bureaux comptables—*Fin*

PROVINCE DE LA COLOMBIE BRITANNIQUE—*Suite et fin*

Nom du bureau	Recettes $ c.
Victoria—*fin.*	
Sub-office No. 3	3,547 32
Sub-office No. 4	2,018 20
Sub-office No. 5	1,832 68
Sub-office No. 6	3,638 00
Sub-office No. 7	2,553 17
Sub-office No. 8	918 48
Sub-office No. 9	1,227 93
Sub-office No. 10	379 00
Sub-office No. 11	706 00
Sub-office No. 12	3,689 55
Sub-office No. 18	6,944 62
Sub-office No. 19	897 20
Sub-office No. 20	625 12
Sub-office No. 21	8,453 74
Beaumont	2,120 60
Esquimalt	460 36
Thoburn	1,691 06
Tillicum	708 78
Willow Park	510 79
Waldo	785 98
Walhachin	434 21
Waneta	360 49
Wardner	1,326 73
Wasa	179 45
Webster's Corners	368 78
Wellington	988 61
Westbank	848 65
West Grand Forks	596 37
Westholme	1,011 22
West Summerland	4,736 61
Whaletown	439 87
White Rock	3,105 83
Whonnock	898 44
Williams Lake	2,575 29
Wilmer	392 81
Windermere	295 58
Winlaw	385 93
Wistaria	152 11
Woodfibre	1,492 04
Wycliffe	1,242 34
Wynndel	870 84
Yahk	2,109 57
Yale	759 53
Ymir	734 66
Bureaux non comptables	71,218 50
	2,457,951 72
Moins la valeur des timbres-poste apposés sur les bons de poste	3,647 58
	2,454,304 14

YUKON

Carcross	817 29
Carmacks	193 21
Dawson	5,158 14
Mayo Landing	1,330 33
White Horse	3,368 64
Bureaux non comptables	1,402 36
	12,269 97
Moins la valeur des timbres-poste apposés sur les bons de poste	18 20
	12,251 77

RECETTES DES BUREAUX DE POSTE NON COMPTABLES

Recettes faites par les maîtres de poste des bureaux non comptables du Dominion du Canada durant l'exercice terminé le 31 mars 1926.

Note.—Les provinces du Dominion sont désignées par les abréviations suivantes: Ont.—Ontario; P.Q.—Québec; N.S.—Nouvelle-Ecosse; N.B.—Nouveau-Brunswick; P.E.I.—Ile du Prince-Edouard; Man.—Manitoba; Sask.—Saskatchewan; B.C.—Colombie-Britannique.

Nom du bureau	Province	Recettes $ c.	Nom du bureau	Province	Recettes $ c.
Abbeville	Man.	12 00	Aldershot	Ont.	1,154 30
Abee	Alberta	230 45	Aldersville	N.S.	151 00
Abenakis	P.Q.	101 00	Alderville	Ont.	47 00
Abenakis Springs	P.Q.	174 95	Alderwood	N.B.	54 00
Aberdeen	N.S.	75 95	Aldina	Sask.	22 00
Aberfeldy	Ont.	126 75	Aldouane	N.B.	132 00
Abilene	Alberta	15 00	Alencon	P.Q.	88 83
Abitibi (ouvert 20-1-26)	Ont.	20 00	Alert	Ont.	42 30
Abney, Lot 64	P.E.I.	163 30	Alexanders Point	N.B.	29 00
Abram River	N.S.	74 50	Alexandria	B.C.	90 00
Acaciaville	N.S.	288 12	Alexandrina	N.B.	22 00
Acadie	N.B.	114 00	Alexis Creek	B.C.	257 60
Acadie Siding	N.B.	115 00	Alexo	Alberta	715 68
Ada	Sask.	46 00	Alford	Sask.	39 25
Adair	Sask.	75 00	Alice	Ont.	130 90
Adams	Sask.	141 14	Alingly	Sask.	210 07
Adams Lake	B.C.	74 00	Alkali Lake	B.C.	98 00
Adamson (fermé 15-8-25)	Ont.		Allainville	N.B.	62 00
Adanac (bureau d'été) (ouvert 1-7-25)	Ont.	61 00	Allan Hills	Sask.	37 50
Adderley	P.Q.	34 53	Allandale	N.B.	22 00
Addington Forks	N.S.	71 25	Allan's Corners	P.Q.	95 50
Aden	Alberta	116 35	Allard	P.Q.	133 05
Admaston (fermé 15-8-25)	Ont.	32 71	Allco	B.C.	1,487 00
Admiral Rock	N.S.	72 00	Allegra	Man.	32 00
Advance	Ont.	24 35	Allendale	N.S.	483 75
Aetna	Alberta	151 50	Allen Grove	B.C.	21 75
Afton Station	N.S.	118 07	Allen's Mills	P.Q.	148 50
Agapit	N.B.	18 00	Allerston	Alberta	100 01
Agardsley	Man.	21 00	Allsaw	Ont.	54 55
Aguanish	P.Q.	31 66	Alma	N.S.	329 83
Ahmic Lake	Ont.	77 00	Alma	P.E.I.	324 30
Ahousat	B.C.	212 74	Almasippi (fermé 1-7-25)	Man.	Nil
Ahuntsic	P.Q.	(a)	Almaville	P.Q.	346 25
Ainslie Glen	N.S.	33 27	Alma West	N.B.	83 00
Ainslie Point (rouvert 1-6-25)	N.S.	16 00	Alpha	Sask.	35 00
Ainslieview	N.S.	14 00	Alpine Ridge	N.S.	23 00
Airy	Ont.	156 00	Alta Lake	B.C.	400 25
Aiyansh	B.C.	137 75	Alticane	Sask.	5 00
Aklavik	N.W.T.	30 00	Alton	N.S.	172 68
Alainbourg	P.Q.	50 56	Alvena	Sask.	72 04
Alamo	B.C.	181 00	Alvin	B.C.	248 75
Alba	N.S.	41 00	Armaranth Station	Ont.	66 65
Albas	B.C.	31 00	Amateur	P.Q.	36 00
Alba Station	N.S.	24 00	Amelia	Sask.	54 61
Alberta Beach (fermé 26-10-25)	Alberta	160 55	Amethyst (fermé 31-3-25)	Alberta	Nil
Albert Bridge	N.S.	73 80	Ammon	N.B.	25 00
Albert Canyon	B.C.	329 12	Anagance Ridge	N.B.	19 00
Albertine	N.B.	254 90	Anderson	N.B.	45 01
Albert Mines	N.B.	310 73	Anfield	N.B.	61 00
Albert Mines	P.Q.	121 75	Ange Gardien, Est	P.Q.	9 45
Albert Park	Alberta	166 25	Angeline	P.Q.	151 82
Alberton	Ont.	129 00	Anglemont	B.C.	112 45
Albertown	Sask.	109 25	Angoulême	P.Q.	27 95
Albion	P.E.I.	74 70	Anjou	P.Q.	191 04
Albion	Ont.	131 43	Annable	B.C.	76 40
Albion Ridge	Alberta	60 50	Annandale	N.S.	32 50
Albreda	B.C.	149 55	Annette	Sask.	103 90
Alcida	N.B.	63 00	Annidale	N.B.	222 25
Alcona	Ont.	113 15	Anning	Alberta	76 60
Alcona Beach (bureau d'été) ouvert 3-8-25)	Ont.	Nil	Anola	Man.	178 52
Alcorn	N.B.	50 50	Anse-à-Mercier	P.Q.	111 25
Alder Point	N.S.	148 20	Anse au Griffon, Est	P.Q.	97 00
Alder River	N.S.	27 00	Anthony	Ont.	42 00
			Antigonish Harbour	N.S.	25 95
			Antigonish Har. (South Side)	N.S.	45 00
			Antrim	N.S.	28 30
			Anvers	P.Q.	25 00

(a) Pour les recettes, voir Montréal (sub-office) à la liste des bureaux comptables.

Bureaux non comptables—*suite*

Nom du bureau	Province	Recettes	Nom du bureau	Province	Recettes
		$ c.			$ c.
Anvil Island	B.C.	31 00	Auburndale	N.S.	44 51
Appelo	Ont.	144 59	Auburndale	Alberta	128 70
Apple River	N.S.	364 85	Auburnville	N.B.	106 50
Aquadell	Sask.	17 10	Aulac	N.B.	376 55
Arabella (fermé 11-7-25)	Sask.	25	Auld	Ont.	153 30
Arbakka	Man.	205 00	Auldgirth	B.C.	76 09
Arbeau (fermé 31-12-25)	N.B.	29 92	Auld's Cove	N.S.	384 03
Arbor Vitae	Ont.	95 95	Australian	B.C.	95 84
Arbury (ouvert 1-3-26)	Sask.	15 00	Auvergne	P.Q.	364 50
Archibald	N.S.	46 40	Avalon	Alberta	122 00
Archibald Settlement	N.B.	40 00	Avery's Portage	N.B.	97 00
Archive	Sask.	409 03	Avebury	Sask.	52 50
Archydal	Sask.	239 65	Avola	B.C.	288 98
Arctic Red River	Alberta	24 00	Avon	P.Q.	12 50
Ardbeg	Ont.	811 98	Avondale	N.S.	27 00
Ardenville	Alberta	27 90	Avondale Station	N.S.	224 46
Ardkenneth	Sask.	23 70	Avonport	N.S.	76 58
Ardmore	Alberta	140 95	Axe Lake	Ont.	31 60
Ardness	N.S.	85 15	Aylsham	Sask.	16 00
Argenta	B.C.	85 46			
Argentenay	P.Q.	186 75	Babineau	N.B.	18 00
Argolis	Ont.	198 47	Baccaro	N.S.	197 31
Argonaut	Ont.	712 88	Baddeck Bay	N.S.	45 00
Argyle	N.B.	211 19	Baddeck Bridge	N.S.	69 20
Argyle	N.S.	178 00	Baddeck River, North Branch	N.S.	20 00
Argyle Head	N.S.	175 00	Badger	Man.	202 50
Argyle Sound	N.S.	196 00	Badger Lake	Alberta	66 10
Argyle South	N.S.	92 00	Baie de la Trinité	P.Q.	115 75
Arisaig	N.S.	149 47	Baie des Bacons	P.Q.	72 01
Arkell	Ont.	127 05	Baie des Cèdres	P.Q.	441 35
Arlington	N.S.	20 60	Baie des Rochers	P.Q.	67 00
Arlington West	N.S.	Nil	Baie d'Urfe (bureau d'été)	P.Q.	28 75
Armagh Station	P.Q.	225 25	Baie Johan Beetz	P.Q.	90 75
Armitage	Ont.	63 50	Baie Ste. Anne	N.B.	132 00
Armorique (bureau d'été)	P.Q.	20 00	Baie St-Laurent	P.Q.	185 50
Armstrong	P.Q.	174 50	Baird	Ont.	71 00
Armstrong's Brook	N.B.	59 89	Baker	B.C.	65 30
Armstrong's Corner	N.B.	134 00	Baker Settlement	N.S.	211 25
Arnes	Man.	331 65	Balaclava	Ont.	122 30
Arnold	N.S.	87 95	Bald Rock	N.S.	28 60
Arrandale	B.C.	184 75	Bala Park (bureau d'été)	Ont.	209 25
Arras	B.C.	24 93	Baldwin	Ont.	218 96
Arsenault	P.Q.	6 00	Baleine	N.S.	5 00
Arthurville	P.Q.	113 75	Baljennie	Sask.	63 58
Artois	P.Q.	67 50	Ballantine	Alberta	41 25
Arvilla	Alberta	41 75	Ballantyne's Cove	N.S.	110 91
Ash	Ont.	64 25	Balla Philip	N.B.	17 00
Ashdad	Ont.	209 50	Ballinora	Sask.	58 00
Ashdale	N.S.	12 00	Balm	Alberta	65 00
Ashfield	N.S.	28 25	Balmoral	N.S.	29 95
Ashkirk	Man.	38 88	Balmoral Mills	N.S.	94 50
Ashley	Sask.	23 50	Balsam	Ont.	151 33
Ashmore	N.S.	158 20	Balsam Bay	Man.	43 48
Ash Point	N.B.	19 00	Balvenie	Ont.	22 66
Ashton Station	Ont.	83 00	Bamberg	Ont.	297 00
Askilton	N.S.	31 00	Bangs Falls	N.S.	73 15
Asinka (bureau d'été)	Ont.	85 70	Banks of Broad Cove	N.S.	32 00
Asor	Sask.	334 10	Bannock	Sask.	160 50
Aspdin	Ont.	323 50	Bannon (fermé 30-6-25)	N.B.	Nil
Aspen	N.S.	212 37	Baptiste	Ont.	308 05
Aspen Beach (bureau d'été)	Alberta	146 65	Baraca	Alberta	21 25
Aspen Grove	B.C.	36 24	Barachois	N.B.	106 55
Aspotogan	N.S.	91 35	Barachois Harbour	N.S.	72 25
Asselin	P.Q.	21 00	Barachois Nord	P.Q.	54 75
Aston Station	P.Q.	94 50	Barachois Ouest	P.Q.	128 50
Astwood	Sask.	37 70	Bar de Cocagne	N.B.	63 25
Atalante	P.Q.	97 98	Bardsville	Ont.	122 30
Atchelitz	B.C.	180 50	Barford	Sask.	107 68
Atkinson	Sask.	115 00	Barker's Point	N.B.	140 25
Atlantic	N.S.	44 60	Barkfield	Man.	66 00
Atlas	Sask.	122 20	Bark Lake	Ont.	20 00
Atnarko	B.C.	27 90	Barkmere (bureau d'été)	P.Q.	42 25
Atwood's Brook	N.S.	170 50	Barkway	Ont.	146 25
Aubigny	Man.	184 00			

Bureaux non comptables—*suite*

Nom du bureau	Province	Recettes $ c.
Barnard	P.Q.	86 00
Barlochan	Ont.	125 75
Barnet	B.C.	928 95
Barney River Station	N.S.	141 25
Barney's River	N.S.	251 46
Barnhart	Ont.	55 25
Barnes Crossing (ouvert 1-10-25)	Sask.	29 00
Barnhart Vale	B.C.	51 10
Barnesdale	Ont.	179 75
Barnesville	N.B.	198 39
Barnston Island	B.C.	75 00
Barrage St-Narcisse	P.Q.	455 15
Barra Glen	N.S.	37 00
Barra Head	N.S.	31 00
Barre	P.Q.	212 85
Barrett Lake	B.C.	60 50
Barrieau	N.B.	25 50
Barriefield	Ont.	123 50
Barrier Lake	Sask.	101 50
Barrington	P.Q.	192 87
Barrio's Beach	N.S.	133 65
Barry River	P.Q.	31 15
Barry's Corner	N.S.	29 88
Barryvale	Ont.	106 15
Barryville	N.B.	98 00
Bartholomew	N.B.	28 50
Bartibog	N.B.	42 00
Bartibog Bridge	N.B.	143 00
Bartibogue Station	N.B.	34 25
Barvas	Sask.	116 10
Bas de la Baie	P.Q.	50 75
Bas de l'Anse	P.Q.	69 00
Base Line Road	N.S.	34 25
Baskatong	P.Q.	242 01
Bass Creek	Ont.	35 00
Bassin du Lièvre	P.Q.	20 40
Bass River Point	N.B.	69 70
Basswood Ridge	N.B.	48 25
Batchawana	Ont.	108 42
Bateston	N.S.	76 75
Batesville (bureau d'été)	P.Q.	31 00
Bathgate	Alberta	21 50
Bath Road	Ont.	(*a*)
Bathurst Mines	N.B.	222 00
Batiscan Station	P.Q.	602 45
Batoche	Sask.	85 00
Battle Bend	Alberta	144 00
Battle Creek	Sask.	40 20
Battle Ridge	Alberta	40 87
Battle Valley	Sask.	22 00
Battleview	Alberta	50 00
Baxter's Harbour	N.S.	34 25
Baxterville	Sask.	35 23
Bayard	P.Q.	28 55
Bayend	Man.	56 01
Bay du Vin	N.B.	893 50
Bay du Vin Mills	N.B.	31 47
Bayer Settlement	N.S.	60 50
Bayfield	N.S.	133 01
Bayham	Ont.	146 60
Bayhead	N.S.	299 90
Bayport	N.S.	146 65
Bay Road Valley	N.S.	18 50
Bayside	N.B.	164 15
Bayside	N.S.	90 00
Bay St. Lawrence	N.S.	137 50
Bayswater	N.B.	63 00
Bayswater	N.S.	146 75
Bayswater	Ont.	(*b*)
Bayton	Man.	98 72
Bay View	N.S.	196 75
Bay View	N.B.	27 75
Beach Meadows	N.S.	219 00
Beaconsfield	Man.	22 70
Beaconsfield	P.Q.	175 95
Bear Cave	Ont.	35 00
Bear Cove (Chéticamp)	N.S.	78 20
Bear Flat	B.C.	44 00
Bear Island	Ont.	594 00
Bear Line	Ont.	358 00
Bear Point	N.S.	184 75
Bear River East	N.S.	155 00
Bear River	P.E.I.	308 25
Bears Pass	Ont.	71 45
Beatonville	N.S.	59 75
Beatrice	Ont.	123 00
Beauchamp (bureau d'été)	P.Q.	58 00
Beauchêne	P.Q.	480 60
Beaudoin	P.Q.	46 00
Beaudoin Centre	P.Q.	78 80
Beaufort	N.B.	121 25
Beaulac	P.Q.	41 00
Beaumont	P.Q.	232 05
Beaumont	N.B.	54 00
Beaumont, Est (ouvert 26-9-25)	P.Q.	30 01
Beauport, Est	P.Q.	83 00
Beaurepaire	P.Q.	272 00
Beauséjour	P.Q.	160 35
Beausoleil	P.Q.	67 25
Beauval	Sask.	93 00
Beauvallon	Alberta	83 95
Beaver	B.C.	210 99
Beaver Bank	N.S.	243 50
Beaver Bluff	Sask.	19 00
Beaver Brook	N.B.	25 00
Beaver Brook Station	N.B.	129 75
Beaver Cove	N.S.	126 95
Beaver Creek	B.C.	94 25
Beaver Crossing	Alberta	84 70
Beaver Dale	Sask.	54 00
Beaverdam (ouvert 1-7-25)	Alberta	10 00
Beaver Flat	Sask.	185 34
Beaver Harbour	N.S.	133 00
Beaver House	Sask.	60 10
Beaver Lake	B.C.	86 75
Beaver Lake	Alberta	12 10
Beaverley	B.C.	28 00
Beaver River	N.S.	215 61
Beaver Valley	Sask.	45 25
Beazer	Alberta	62 30
Beckenham	Sask.	43 00
Beckville	Man.	16 00
Bedard (antérieurement Station Bedard) (ouvert 1-2-25)	P.Q.	254 00
Bede (Late Ruth) (ouvert 1-8-25)	Man.	118 80
Bedfordville	Sask.	39 00
Bedworth	Ont.	90 26
Beech Hill	N.S.	18 00
Beech Hill Farms	N.S.	66 25
Beechmont	N.S.	15 25
Beechmont North	N.S.	9 00
Beechville	N.S.	19 00
Beersville	N.B.	138 75
Begin	P.Q.	47 05
Bekevar	Sask.	15 00
Bélair	Man.	68 25
Beland (ouvert 15-8-25)	P.Q.	87 04
Bélanger	Sask.	44 50
Bélanger Siding	P.Q.	239 33
Belbeck	Sask.	187 00
Belbutte	Sask.	128 75

(*a*) Pour les recettes, voir Kingston (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.
(*b*) Pour les recettes, voir Ottawa (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.

Bureaux non comptables—*suite*

Nom du bureau	Province	Recettes	Nom du bureau	Province	Recettes
		$ c.			$ c.
Bellavance	P.Q.	78 25	Bickerdike	Alberta	74 00
Bellcamp	Alberta	38 00	Bickle	B.C.	52 77
Belle Anse	P.Q.	268 00	Bickford	Ont.	242 54
Belle Côte	N.S.	196 40	Bideford	P.E.I.	26 00
Belle Creek	P.E.I.	233 25	Bickleigh	Sask.	77 50
Belledune	N.B.	294 00	Bifrost	Man.	26 00
Belledune River	N.B.	169 75	Big Bank	N.S.	47 00
Bellefeuille	P.Q.	33 25	Big Bar Creek	B.C.	68 00
Bellefleur	N.B.	85 40	Big Beach	N.S.	144 60
Bellefontaine	N.S.	48 00	*Big Beaver	Sask.	15 00
Bellegarde	Sask.	66 55	Big Brook	N.S.	16 00
Belle Marche	N.S.	87 25	Big Cedar Point (bureau d'été)	Ont.	230 00
Belleview	Man.	263 40	Big Creek	B.C.	132 36
Belleville	N.B.	77 25	Big Falls (ouvert 1-3-26)	Ont.	200 00
Belleville North	N.S.	81 00	Big Fork	Ont.	103 47
Belleville South	N.S.	59 95	Bigger Ridge	N.B.	90 90
Bellevue Station	Ont.	128 45	Big Glen	N.S.	28 50
Belley	P.Q.	24 00	Big Harbour	N.S.	16 00
Bell Grove	N.B.	52 27	Big Harbour Centre	N.S.	35 00
Bellhampton	Man.	56 60	Big Harbour Island	N.S.	21 00
Bellingham	Ont.	62 25	Big Intervale (Cape North)	N.S.	30 00
Belliveau Village	N.B.	22 00	Big Intervale (Margaree)	N.S.	40 50
Bell Mills	N.B.	18 50	Big Island	N.S.	73 00
Bell Mount	P.Q.	45 50	Big Lorraine	N.S.	16 03
Bell Neck	N.S.	44 00	Big Marsh	N.S.	25 00
Belloni	N.S.	131 00	Big Meadow	N.S.	34 79
Bell Rapids	Ont.	37 64	Big Muddy	Sask.	68 81
Bellshill	Alberta	112 50	Big Pond	N.S.	51 00
Belmina	P.Q.	29 95	Big Pond Centre	N.S.	94 00
Belmore	Ont.	357 25	Big Port l'Hébert	N.S.	58 32
Belvedere	Alberta	424 77	Big Prairie	Alberta	217 40
Belvoir	Sask.	54 00	Big Ridge	N.S.	30 00
Benacadie	N.S.	65 77	Big Ridge South	N.S.	51 25
Benacadie Pond	N.S.	21 27	Big Spring	Alberta	15 12
Benacadie West	N.S.	40 00	Big Stick Lake (fermé 30-11-25)	Sask.	59 00
Benard	Man.	163 30	Big Stone	Alberta	69 74
Benbecula	Sask.	26 76	Bigwin Island (bureau d'été)	Ont.	1,787 50
Bench (ouvert 1-8-25)	Sask.	43 00	Big Woody	Man.	8 25
Ben Eoin	N.S.	30 00	Bilby	Alberta	70 30
Benjamin's Mills	N.S.	31 26	Billimun	Sask.	32 00
Benjamin River	N.B.	191 15	Bingley	Alberta	31 21
Ben Lomond	N.B.	70 00	Bingville	Alberta	106 00
Bennett	P.Q.	50 50	Bircham	Alberta	298 67
Bensham	Sask.	38 00	Birchbank	B.C.	227 95
Bent River	Ont.	119 00	Birch Bay	Man.	68 75
Berens River	Man.	131 30	Birch Brook	N.S.	29 00
Bergen	Alberta	114 00	Birch Island	B.C.	322 38
Bergeron	P.Q.	62 00	Birch Lake	Sask.	20 50
Bergfield	Sask.	39 98	Birch Plain	N.S.	32 30
Bergland	Ont.	612 91	Birch Ridge	N.B.	24 09
Berlo	Man.	41 45	Birch Siding	N.B.	52 25
Bernard	Sask.	40 00	Birchtown	N.S.	206 07
Bernier	P.Q.	11 80	Bird River	Man.	71 85
Berny	Alberta	44 25	Birdsalls	Ont.	201 56
Berry Hill	N.S.	25 65	Birdtail	Man.	356 75
Berryer	P.Q.	166 67	Bird's Creek	Ont.	155 00
Berry Mill Station	N.B.	130 90	Birdsholm	Alberta	86 50
Berrymoor	Alberta	102 91	Birken	B.C.	138 75
Berthe	P.Q.	9 00	Birkendale	Ont.	248 00
Bernatchez	P.Q.	104 00	Bishopville	N.S.	9 00
Bertrand	N.B.	66 00	Black Avon	N.S.	39 00
Bérubé	P.Q.	81 50	Black Brook	N.S.	23 00
Berwick West	N.S.	19 00	Blackburn	Ont.	104 63
Bestville	Sask.	149 00	Blackburn Mine	P.Q.	33 50
Bestwick	B.C.	57 00	Blackdale	Man.	45 20
Bethel	Man.	109 85	Black Donald	Ont.	17 00
Bethesda	Ont.	104 10	Blackett's Lake	N.S.	2 81
Bethnal	Ont.	100 00	Black Hawk	Ont.	208 40
Beulah	N.B.	53 50	Black Heath	Ont.	262 20
Betsiamites	P.Q.	766 02	Black Hills (fermé 25-10-24)	Yukon	Nil
Beynes	Sask.	30 00			
Bezanson	Alberta	43 00			

*Crédit autorisé, mais ce nouveau bureau n'est pas encore ouvert.

Bureaux non comptables—*suite*

Nom du bureau	Province	Recettes $ c.
Black Land	N.B.	217 00
Black Pines	B.C.	37 35
Black Point	N.B.	255 00
Black Point, Queens	N.S.	283 25
Black Pool	B.C.	240 89
Black River, Northumberland	N.B.	92 82
Black River, St. John	N.B.	106 00
Black River Bridge	N.B.	157 00
Black Rock	N.B.	57 00
Black Rock, Victoria	N.S.	20 00
Blacks Harbour	N.B.	1,482 00
Blackstone	N.S.	44 50
Blackstone Lake	Ont.	101 23
Blacktail	Alberta	22 00
Blackwood	Sask.	128 75
Blades	Alberta	254 36
Blaeberry	B.C.	41 65
Blair	N.B.	372 00
Blair Athol	N.B.	105 00
Blairhampton	Ont.	23 00
Blairton	Ont.	50 00
Blais	P.Q.	24 20
Blanchard Road	N.S.	19 00
Blanchard Settlement	N.B.	109 00
Blanche	N.S.	255 80
Blanchet	P.Q.	78 00
Blandford	P.Q.	148 55
Blewett	B.C.	53 75
Blind Bay	B.C.	190 00
Blind Channel	B.C.	248 02
Bliss Landing	B.C.	116 44
Block 14	N.B.	15 00
Bloedel (ouvert 15-11-25)	B.C.	217 55
Bloomfield	N.S.	65 00
Bloomfield Ridge	N.B.	92 40
Blooming	Sask.	54 00
Bloomington	N.S.	21 50
Bloomsbury	Alberta	160 05
Blue Bell	N.B.	102 09
Blueberry Creek	B.C.	426 70
Blueberry Mountain (ouvert 1-1-26)	Alberta	23 00
Blue Cove	N.B.	60 00
Blue Mountain	N.S.	178 00
Blue Mountain Bend	N.B.	47 00
Blue Rock	N.S.	288 00
Bluesky	Alberta	192 23
Blue's Mill	N.S.	63 70
Bluff Creek	Man.	81 94
Boakview	Ont.	97 95
Bobs Lake	Ont.	95 58
Bocage	P.Q.	52 00
Bodham	Man.	20 00
Bodmin (ouvert 1-2-26)	Sask.	43 00
Bogart	Ont.	141 00
Boggy Creek	Man.	103 00
Boian	Alberta	91 65
Boisdale	N.S.	249 70
Bois de l'Ail	P.Q.	120 00
Boishébert	N.B.	34 00
Boivin	P.Q.	40 30
Bold Point	B.C.	86 29
Bolingbroke	Ont.	103 75
Bolkow	Ont.	229 00
Bon Accord	N.B.	30 50
Bon Air (bureau d'été)	Ont.	135 00
Bonaventure Island	P.Q.	36 00
Bon Désir	P.Q.	53 45
Bon Echo (bureau d'été)	Ont.	185 00
Bonlea	Alberta	40 25
Boninville	Ont.	112 00
Bonnechère	Ont.	69 00
Bonne Espérance	P.Q.	60 00
Bonne Madone	Sask.	136 90
Bonney River Station	N.B.	342 00
Bonnie Doon	Man.	64 00
Bonnie Glen	Alberta	21 77
Bonnington Falls	B.C.	656 15
Bon Secours	N.B.	67 00
Boom Road	N.B.	207 20
Booth	P.Q.	134 00
Bordeaux	P.Q.	(*a*)
Borderland	Sask.	71 29
Bordenwood	Ont.	46 00
Boskung	Ont.	145 80
Botsford Portage	N.B.	48 00
Bouchard	P.Q.	57 64
Boucher	N.B.	10 00
Boucherville	Ont.	15 75
Boudreau	N.B.	74 00
Boudreauville	N.S.	143 70
Boudreau Village	N.B.	26 00
Bouffard	P.Q.	99 25
Bougainville	P.Q.	53 10
Boughton Island	P.E.I.	28 00
Boulanger	P.Q.	368 95
Boularderie	N.S.	65 00
Boularderie Centre	N.S.	97 55
Boularderie East	N.S.	44 00
Boularderie West	N.S.	42 95
Boulay	P.Q.	16 25
Boulter	Ont.	228 42
Boundary Creek	Alberta	69 25
Boundary Creek	N.B.	113 00
Boundary Falls	B.C.	82 50
Boundary Presqu'Ile (fermé) 16-7-25)	N.B.	5 00
Bourbon	P.Q.	16 00
Bourdeau	Ont.	60 00
Bourgeois	N.B.	56 00
Bourgeois Mills	N.B.	61 02
Bourg Louis	P.Q.	70 00
Bourgogne	Sask.	20 25
Bourlamaque (bureau d'été)	P.Q.	47 50
Bournival	P.Q.	47 00
Bousquet	P.Q.	60 00
Bout de l'Isle	P.Q.	(*a*)
Bout du Monde	P.Q.	36 86
Boutilier Point	N.S.	264 70
Boutin	Sask.	62 14
Bowesville	Ont.	70 80
Bowmanton	Alberta	36 00
Boyd's	N.S.	16 20
Boyer	P.Q.	105 15
Boyne Lake	Alberta	189 00
Boynton	P.Q.	220 00
Brackenrig	Ont.	65 01
Brackley Beach	P.E.I.	204 00
Brada (fermé 15-2-26)	Sask.	40 00
Bradley (ouvert 13-10-25)	Ont.	26 98
Bradley Creek	Ont.	23 00
Bradore Bay	P.Q.	28 00
Bramber	N.S.	135 75
Branch Brook	N.B.	37 00
Branch La Have	N.S.	96 00
Bransfield	N.B.	117 00
Brantville	N.B.	54 40
Bras d'Apic	P.Q.	239 15
Brass Hill	N.S.	221 65
Brazil Lake	N.S.	166 94
Breault Mill	P.Q.	46 00
Breau Village	N.B.	125 00
Brèche à Manon	P.Q.	200 50

(*a*) Pour les recettes, voir Montréal (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.

Bureaux non comptables—*suite*

Nom du bureau	Province	Recettes $ c.
Breckenridge Station	P.Q.	284 59
Breda	Alberta	10 00
Bredin	Alberta	21 75
Bremen	Sask.	250 05
Brennan Hills	P.Q.	552 00
Brennen	Ont.	150 08
Brentha	Ont.	67 65
Brentwood	Ont.	278 75
Brentwood	N.S.	87 80
Brentwood Bay	B.C.	297 00
Bretagneville	N.B.	81 15
Brethour	Ont.	34 10
Brewer	Sask.	88 85
Brewesterville (fermé 30-1-26)	Man.	4 30
Briar Lake	N.S.	32 28
Briarlea	Sask.	31 25
Bridge Lake	B.C.	177 50
Bridgeville	P.Q.	277 00
Bridstow (fermé 15-2-26)	Alberta	3 90
Briereville	Alberta	24 60
Brigade Lake	B.C.	81 25
Brigg's Corner	N.B.	38 50
Brighouse	B.C.	739 33
Brightbank	Alberta	24 75
Brightholme	Sask.	18 50
Bright Sand	Sask.	121 50
Brightside	Ont.	35 00
Brightsone	Man.	30 25
Briley's Brook	N.S.	71 60
Brinkman's Corners	Ont.	113 00
Bristol Mines	P.Q.	114 90
Bristol Ridge	P.Q.	212 00
Britain	Alberta	38 70
Britainville	Ont.	29 00
Britannia Heights	Ont.	234 25
Brithdir	Sask.	94 49
Briton Cove	N.S.	146 50
Britonville	P.Q.	42 00
Broadbent	Ont.	75 75
Broad Cove (Lunenburg)	N.S.	403 00
Broad Cove Chapel	N.S.	85 00
Broad Cove Marsh	N.S.	17 00
Broadlands	P.Q.	117 00
Broadwater	B.C.	68 45
Broadway	N.S.	44 05
Brockington	Sask.	71 05
Brock Monument (bureau d'été) (ouvert 29-5-25)	Ont.	Nil
Brodeur	P.Q.	37 25
Brokenhead	Man.	63 74
Brombury	Sask.	67 00
Broncho	Sask.	60 00
Bronson (fermé 30-1-26)	Ont.	29 63
Bronson Settlement	N.B.	40 00
Bronx Park	P.Q.	127 00
Brookdale	P.Q.	99 10
Brookfield Mines	N.S.	85 24
Brookline	P.Q.	31 00
Brooklyn Corner	N.S.	129 96
Brookside	Sask.	107 41
Brooksley	Alberta	32 00
Brookswood	B.C.	109 83
Brookvale	N.S.	117 50
Brook Village	N.S.	146 00
Brookville	N.B.	248 00
Brophy's	N.S.	15 00
Brora	Sask.	75 25
Brosseau	Alberta	249 00
Brotherston	Ont.	35 00
Brough	Sask.	42 60
Brower	Ont.	134 02
Brown	Man.	193 75
Brownfield	Alberta	143 50
Brown Hill	Ont.	153 01
Browning Island (bureau d'été)	Ont.	91 00
*Brownvale	Alberta	20 00
Brownsville	N.S.	60 00
Bruceton	Ont.	20 00
Brumlie	Man.	25 40
Brunetville	Ont.	110 00
Brutus	Alberta	74 15
Bryant	Sask.	160 24
Bryants Corner	N.B.	52 25
Bryenton	N.B.	102 50
Brynmarl	B.C.	81 25
Bryon Island (bureau d'été)	P.Q.	17 00
Brysonville	P.Q.	289 07
B-Say-Tah (bureau d'été)	Sask.	13 79
Buck Creek, antérieurement Blue Rapids (ouvert 1-6-25)	Alberta	26 01
Bucke	Ont.	233 70
Buckfield	N.S.	62 00
Buckhorn	Alberta	76 00
Buck Lake (bureau d'été)	Ont.	7 98
Buckland Est (ouvert 16-1-26)	P.Q.	19 00
Bucklaw	N.S.	48 20
Buckley (bureau d'été)	N.B.	8 60
Buctouche Bay	N.B.	47 00
Budd Mills	Ont.	17 02
Buena Vista	B.C.	80 25
Buffalo Cap	Sask.	74 36
Buffalo Horn	Sask.	42 00
Buffalo Lake	Alberta	37 55
Buffalo View	Alberta	12 00
Buford	Alberta	261 18
Bugeaud	P.Q.	40 35
Buller	Ont.	22 00
Bulstrode Station	P.Q.	252 50
Bunglass	Sask.	16 50
Burfield	Alberta	93 02
Burgis	Sask.	263 00
Burk's Corners	P.Q.	65 50
Burleigh Falls	Ont.	144 25
Burlington	N.S.	150 41
Burnaby	Ont.	193 55
Burnbank	Man.	23 00
Burnley	Ont.	113 40
Burnside	Man.	209 63
Burpee	Ont.	55 87
Burquitlam	B.C.	192 20
Burrard Inlet	B.C.	1,418 00
Burridge	Ont.	145 80
Burriss	Ont.	135 05
Burritt	Ont.	50 75
Burtch	Ont.	85 75
Burtonsville	Alberta	50 29
Burwash	Ont.	1,183 76
Bush Island	N.S.	111 78
Butcher (ouvert 1-12-25)	Ont.	41 95
Butedale	B.C.	605 12
Butterby	Sask.	44 55
Butterton	Sask.	30 27
Byng	Man.	24 00
Cabin Lake	Alberta	24 50
Cachalot	B.C.	119 00
Cache Creek	B.C.	126 20
Cacouna South (bureau d'été)	P.Q.	50 00
Caie Settlement	N.B.	4 00
Cailmount	Sask.	78 00
Cails Mills	N.B.	51 50
Cain's Mountain	N.S.	26 00
Caistor Centre	Ont.	369 35
Calahoo	Alberta	139 82
Calais	Alberta	141 33
Caldbeck	Alberta	46 75

*Crédit autorisé, mais ce nouveau bureau n'est pas encore ouvert.

Bureaux non comptables—*suite*

Nom du bureau	Province	Recettes $ c.
Calderbank	Sask.	152 00
Caldwell	P.Q.	46 58
Caldwell	Alberta	33 50
Caldwell Brook	N.B.	89 25
Caledonia	N.S.	202 25
Caledonia	P.E.I.	24 00
Caledonia Mills	N.S.	33 00
Calendula	Alberta	12 40
Calgary sub-office No. 7	Alberta	(*a*)
Calgary sub-office No. 16	Alberta	(*a*)
Calgary sub-office No. 23	Alberta	(*a*)
Calgary sub-office n° 25 (fermé 29-6-25)	Alberta	(*a*)
Calhoun	N.B.	52 30
Caliento	Man.	265 11
California	N.B.	61 00
Callières	P.Q.	43 85
Calling Lake	Alberta	25 00
Cambria	P.Q.	59 25
Cambridge	N.S.	110 14
Camden	N.S.	55 00
Camel Chute	Ont.	79 65
Cameron Lake	B.C.	112 25
Cameron's Mills	N.B.	25 50
Cameron Settlement	N.S.	73 40
Campbelldale	N.S.	24 00
Campbell Hill	Alberta	29 20
Campbell Mountain	N.S.	4 10
Campbellton	Ont.	63 50
Camperdown	Ont.	310 20
Camperdown	N.S.	20 00
Camperville	Man.	220 82
Camp Lake	Sask.	44 55
Camp Morton (antérieurement Haas) (ouvert 1-6-25)	Man.	283 45
Camp Oconto (bureau d'été) (ouvert 6-7-25)	Ont.	149 85
Camp Ouareau (bureau d'été)	P.Q.	155 00
Campsie	Alberta	12 55
Canaan	N.S.	38 00
Canaan Rapids	N.B.	20 00
Canada Creek	N.S.	59 00
Canal	Ont.	278 10
Canal Flats	B.C.	154 62
Canim Lake	B.C.	89 81
Cannamore	Ont.	192 85
Cannell	Alberta	120 20
Cannes	N.S.	285 50
Canning	Ont.	61 80
Canobie	N.B.	96 00
Canoe Cove	P.E.I.	85 00
Canoe Lake	N.S.	22 35
Canopus	Sask.	34 72
Canough Creek	B.C.	17 00
Cantin	P.Q.	52 00
Canton	Ont.	219 00
Canton Bégin	P.Q.	185 50
Canton Taché (fermé 18-5-25)	P.Q.	1 74
Canyon	B.C.	426 50
Cap-à-la-Baleine	P.Q.	77 45
Cap-à-la-Branche	P.Q.	187 35
Cap au Corbeau	P.Q.	29 00
Cap au Renard	P.Q.	106 80
Cap aux Oies	P.Q.	92 64
Cap Bateau	N.B.	39 00
Cap d'Espoir	P.Q.	345 25
Cap des Rosiers Est	P.Q.	170 36
Cape Augnet	N.S.	60 50
Cape Chin	Ont.	59 00
Cape Croker	Ont.	150 00
Cape Dauphin	N.S.	32 25
Cape de Moiselle Creek	N.B.	107 00
Cape Enrage	N.B.	32 00
Cape George	N.S.	67 00
Cape George Harbour	N.S.	23 00
Cape Jack	N.S.	28 65
Cape Negro	N.S.	193 97
Cape Negro Island	N.S.	92 00
Cape Sable Island (South Side)	N.S.	159 00
Cape Scott	B.C.	90 90
Cape Station	N.B.	91 52
Capitol Hill	B.C.	(*b*)
Caplan Est (antérieurement Paimpol) (ouvert 15-2-25)	P.Q.	24 00
Cap la Ronde	N.S.	73 00
Cap Lumière	N.B.	33 20
Cappon	Alberta	171 04
Cap Rouge	N.S.	29 25
Cap St-Fidèle	P.Q.	32 00
Cap St-Ignace Station	P.Q.	421 00
Cap St-Martin	P.Q.	131 00
Capstick	N.S.	77 50
Cap Tourmente	P.Q.	104 23
Capucins	P.Q.	123 24
Caramat	Ont.	108 41
Carbonneau	P.Q.	286 84
Carcajou	Alberta	48 05
Cardell	Sask.	78 50
Cardross (antérieurement Grace)	Sask.	92 30
Carey	Man.	185 51
Carey's Hill	P.Q.	239 15
Cariboo Gold Mines	N.S.	117 05
Cariboo Island	N.S.	14 00
Cariboo Islands	P.Q.	80 75
Cariboo Marsh	N.S.	15 00
Carlea	Sask.	92 82
Carleton Ouest	P.Q.	73 35
Carleton Village	N.S.	69 20
Carlin	B.C.	167 00
Carling	Ont.	51 02
Carlingford	N.B.	19 55
Carling Lake	P.Q.	42 00
Carling Station	Ont.	60 00
Carlington	Ont.	74 55
Carlos	Alberta	21 50
Carlowrie	Man.	38 00
Carlow	N.B.	20 20
Carlton Hill	Alberta	51 64
Carlyle Lake Resort (bureau d'été)	Sask.	182 60
Carmel	P.Q.	111 30
Carnagh	Sask.	73 80
Carnforth	Alberta	26 05
Carnoustie	Sask.	35 25
Caron Brook	N.B.	267 95
Carr	Ont.	138 66
Carragana	Sask.	343 30
Carroll	P.Q.	49 80
Carroll's Corners	N.S.	50 25
Carroll's Crossing	N.B.	173 84
Carrot Creek	Alberta	240 05
Carrot River	Sask.	41 00
Carr's Brook	N.S.	107 92
Carsonby (fermé 15-1-26)	Ont.	51 50
Carter's Point	N.B.	55 85
Carterton	Ont.	127 50
Casault	P.Q.	47 00
Casavant	Alberta	50 25
Casey	P.Q.	638 00
Casgrain	P.Q.	16 00
Caspaco	B.C.	254 25
Cassilis	N.B.	146 25

(*a*) Pour les recettes, voir Calgary (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.
(*b*) Pour les recettes, voir Vancouver (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.

Bureaux non comptables—*suite*

Nom du bureau	Province	Recettes $ c.
Castelneau	P.Q.	66 70
Castle Bay	N.S.	66 00
Castle Coombe	Sask.	44 00
Castledale	B.C.	85 56
Castle Mountain (bureau d'été)	Alberta	77 87
Castle Point	Man.	253 53
Castlereagh	N.S.	29 95
Castle Rock	B.C.	91 50
Castonguay (ouvert 4-8-25)	P.Q.	40 00
Catalone	N.S.	133 70
Catalone Gut	N.S.	44 00
Catalone Road	N.S.	70 00
Catamount	N.B.	42 00
Cataract	Ont.	149 70
Catchacoma	Ont.	70 00
Cater	Sask.	30 00
Caulfield	B.C.	159 92
Cawood	P.Q.	33 02
Cayer	Man.	162 12
Cazaville	P.Q.	251 50
Cecebe	Ont.	69 75
Cecil	Sask.	30 05
Cedar	B.C.	493 50
Cedarbrae	Ont.	156 11
Cedar Croft (bureau d'été)	Ont.	98 00
Cedarkine	Man.	83 17
Cedar Lake	Man.	11 25
Celtic	Sask.	34 50
Centennial	N.S.	48 00
Central Argyle	N.S.	263 00
Central Blissville	N.B.	351 20
Central Earltown	N.S.	17 02
Central Greenwich	N.B.	281 75
Central Grove	N.S.	167 71
Central Hampstead	N.B.	110 80
Central New Annan	N.S.	80 19
Central Port Mouton	N.S.	285 10
Central Waterville (fermé 30-8-25)	N.B.	3 08
Central Wood Harbour	N.S.	97 50
Centre Acadie	N.B.	85 00
Centredale	N.S.	30 00
Centre Dummer	Ont.	60 62
Centre East Pubnico	N.S.	216 66
Centre Island	B.C.	34 96
Centre Millstream	N.B.	36 10
Centre Musquodoboit	N.S.	249 25
Centre Nappan	N.B.	239 64
Centre St. Simon	N.B.	74 25
Centreton	Ont.	341 95
Centreview	Ont.	28 75
Centre Village	N.B.	5 00
Centreville	N.S.	537 00
Centreville East	N.S.	60 00
Chaffey's Locks	Ont.	792 00
Chagoness	Sask.	91 25
Chahoon	P.Q.	268 25
Chailey	Alberta	58 05
Chalifoux	P.Q.	30 00
Chambery	Sask.	101 00
Chambord Est	P.Q.	30 00
Champagne	Yukon	318 10
Champigny	P.Q.	548 80
Champcoeur	P.Q.	12 00
Champigny	P.Q.	548 80
Chance Harbour	N.B.	240 75
Chance Harbour	N.S.	32 00
Chandonnet	P.Q.	12 50
Chandos	Ont.	20 00
Chantler	Ont.	80 50
Chantry	Ont.	153 95
Chapais	P.Q.	97 00
Chapel Rock	Alberta	35 50
Chapleau Station (bureau d'été)	P.Q.	42 00
Chaplin	N.S.	62 96
Chaplin Road	N.B.	36 40
Chapman	Ont.	106 00
Chapman Camp (ouvert 1-8-25)	B.C.	449 45
Chapple	Ont.	67 00
Charlesbourg West	P.Q.	23 00
Charleston	N.S.	205 00
Charleston	Ont.	294 00
Charleswood	Man.	145 55
Charlos Cove	N.S.	250 75
Charron	Alberta	16 00
Chartersville	N.B.	15 00
Chartrand Corner	Ont.	132 00
Chaswood	N.S.	138 75
Chateau Lake Louise (bureau d'été)	Alberta	4,695 01
Chater	Man.	250 75
Chatham Head	N.B.	222 00
Chaudière Basin	P.Q.	237 50
Chaumont	P.Q.	21 16
Cheam View	B.C.	63 38
Cheddar	Ont.	70 50
Chedderville (ouvert 15-2-26)	Alberta	19 20
Cheecham	Alberta	175 00
Chee Kye	B.C.	281 94
Chelan (ouvert 1-7-25)	Sask.	37 00
Chellwood	Sask.	44 00
Chelmsford	N.B.	70 40
Chelsea	N.S.	184 25
Chelsea Falls (ouvert 13-12-25)	P.Q.	602 00
Cheminis, (ouvert 6-1-26)	Ont.	278 32
Chemin Neuf	P.Q.	35 00
Cheney Station	Ont.	104 95
Chénier	P.Q.	162 00
Cherryfield	N.S.	59 44
Cherryfield	N.B.	24 00
Cherry Hill	N.S.	260 54
Cherry Valley	P.E.I.	267 35
Cherryville	B.C.	70 30
Cherrywood	Ont.	250 00
Chesterfield Inlet	N.W.T.	
Chester Grant	N.S.	62 00
Chestermere Lake	Alberta	28 75
Chester Nord	P.Q.	33 56
Chesterwold	Alberta	64 00
Chevalier	P.Q.	10 00
Cheviot	Sask.	257 85
Chevrier	Ont.	34 00
Chezacut	B.C.	35 60
Chiasson	N.B.	62 00
Chichester	P.Q.	199 00
Chief Lake	B.C.	53 00
Chikopi (bureau d'été)	Ont.	90 00
Chilco	B.C.	63 75
Chimney Corner	N.S.	35 00
Chin	Alberta	208 39
Chinook Cove	B.C.	230 17
Chippawa Hill	Ont.	89 00
Chisholm	N.S.	13 30
Chisholm Mills	Alberta	500 00
Choate	B.C.	204 40
Chocolate Cove	N.B.	63 50
Choquette	P.Q.	37 00
Chortitz	Man.	160 04
Christian Island	Ont.	107 69
Christieville	P.Q.	104 00
Christina	Ont.	90 05
Christina Lake	B.C.	22 00
Christopher Lake	Sask.	26 75
Chu Chua	B.C.	323 51
Chudleigh (ouvert 15-3-26)	Ont.	25 00

Bureaux non comptables—*suite*

Nom du bureau	Province	Recettes $ c.
Chudleigh (ouvert 15-3-26)	Ont.	25 00
Church Hill	N.B.	28 00
Church Lake	N.S.	54 45
Church House	B.C.	199 68
Church Over	N.S.	116 54
Churchview	N.S.	77 20
Chute Lake (bureau d'été)	B.C.	47 62
Chute Nairn	P.Q.	170 00
Chute Rouge	P.Q.	85 48
Chute Shipshaw	P.Q.	80 00
Chute Victoria	P.Q.	38 25
Cinema	B.C.	52 00
Claire Fontaine	N.B.	47 25
Clairvaux de Bagot	P.Q.	196 75
Clairvaux de Charlevoix	P.Q.	70 50
Clairville	N.B.	62 00
Clam Bay	N.S.	46 24
Clam Harbour	N.S.	217 90
Clam Point	N.S.	46 50
Clanricarde	Ont.	54 35
Clapham	P.Q.	46 75
Clapperton	P.Q.	170 35
Clarendon Station	N.B.	164 00
Clarina	Ont.	59 75
Clarinda	Alberta	20 00
Clarkboro	Sask.	153 00
Clarkleigh	Man.	291 07
Clarke Manor (fermé 30-4-25)	Alberta	Nil
Clark's Corners	N.B.	236 88
Clark's Crossing	Sask.	61 00
Clark's Road (fermé 14-4-25)	N.S.	Nil
Clarksville	N.S.	207 37
Clarkville	N.B.	24 10
Claverhouse	N.S.	18 10
Clavering	Ont.	156 50
Clay Bank	Ont.	34 50
Claysmore (rouvert 1-10-25) (fermé 15-2-26)	Alberta	50 85
Claytonville	Sask.	50 00
Clear Hills	Alberta	31 25
Clear Lake	Ont.	62 85
Clearland	N.S.	9 00
Clearview	Alberta	11 00
Clearwater Station	B.C.	254 71
Clematis	Man.	32 25
Clemens	Sask.	105 00
Clément	P.Q.	146 80
Clevelands	N.B.	4 00
Cliffordvale	N.B.	291 50
Cliffside (bureau d'été)	B.C.	50 36
Clifton	N.B.	294 00
Cliftonville	Sask.	60 89
Clontarf	Ont.	115 45
Clo-oose	B.C.	252 00
Cloridorme	P.Q.	272 53
Cloridorme Ouest	P.Q.	119 00
Cloud Bay	Ont.	89 50
Cloutier	P.Q.	149 88
Clova (ouvert 1-9-25)	P.Q.	233 49
Cloverdale	N.S.	27 00
Clover Hill	N.B.	36 00
Cloverleaf	Man.	241 75
Cloverville	N.S.	26 00
Club Shawinigan	P.Q.	60 00
Cluffield	Sask.	47 15
Clumber	Sask.	27 10
Clydesdale	Ont.	62 87
Clymont	Alberta	37 00
Coal Branch Station	N.B.	213 40
Coal Creek	N.B.	228 00
Coates' Mills	N.B.	66 00
Coburn	N.B.	314 00
Cocagne Cape	N.B.	60 00
Cocagne Cove	N.B.	51 00
Cocagne River	N.B.	24 00
Cockburn Island	Ont.	336 00
Coddle's Harbour	N.S.	170 98
Codette	Sask.	205 00
Coffinscroft	N.S.	37 00
Cogmagun River	N.S.	130 90
Colbert	P.Q.	27 00
Colcleugh (fermé 1-8-25)	Man.	Nil
Coldbrook	N.B.	171 64
Cold Springs	Man.	15 00
Coldstream	N.S.	26 00
Cole Harbour	N.S.	186 20
Cole Lake	Ont.	156 80
Coleman Corner	N.B.	19 74
Colin	N.B.	57 96
College Grant	N.S.	23 21
Collegeville	N.S.	17 30
Collette Village	N.B.	32 00
Colleymount	B.C.	110 25
Collholme (rouvert 1-8-25)	Alberta	25 00
Colmer	Sask.	38 60
Colomb	P.Q.	75 00
Colombourg	P.Q.	127 40
Colonial	N.S.	109 30
Colpton	N.S.	107 00
Columbia Gardens	B.C.	68 67
Columbine	Alberta	46 00
Colwell	Ont.	74 55
Comeau Ridge	N.B.	69 00
Comeau's Hill	N.S.	77 50
Comeauville	N.S.	225 00
Commanda	Ont.	266 00
Compton Station	P.Q.	132 63
Comrey	Alberta	80 20
Concession	N.S.	297 50
Concord	Ont.	198 00
Condon Settlement (fermé 31-3-25)	N.S.	Nil
Conjuring Creek	Alberta	66 93
Conklin	Alberta	25 21
Connell Corners	Sask.	25 55
Connolly	Alberta	36 20
Connor	N.B.	179 85
Connor Creek	Alberta	154 87
Conn's Mills	N.S.	152 25
Conquerall Mills	N.S.	77 00
Conrich (ouvert 15-8-25)	Alberta	64 14
Cooking Lake	Alberta	145 50
Cook's Brook	N.S.	113 20
Cook's Cove	N.S.	132 20
Cook's Creek	Man.	321 00
Cookville	N.B.	38 55
Cookville (fermé 31-7-25)	Alberta	53
Coombes Road	N.B.	27 00
Cooper (rouvert 6-7-25)	Ont.	131 05
Cooper's Falls	Ont.	134 10
Copeau	Sask.	59 00
Copeland	Sask.	37 40
Copley (fermé 1-8-25)	Man.	50
Copp	Ont.	44 73
Coppell	Ont.	144 94
Copper Mountain (rouvert 1-10-25)	B.C.	296 85
Copper River	B.C.	125 00
Coppice Hill	Alberta	36 50
Corberrie	N.S.	202 60
Corcoran	P.Q.	14 00
Cordova Bay (bureau d'été) (rouvert 1-6-25)	B.C.	20 76
Coriander	Sask.	104 50
Cork	Alberta	28 70
Corkery	Ont.	110 07
Cork Station	N.B.	98 50
Corleigh (fermé 31-3-25)	Sask.	Nil

Bureaux non comptables—*suite*

Nom du bureau	Province	Recettes	Nom du bureau	Province	Recettes
		$ c.			$ c.
Cormac	Ont.	180 80	Crawfordville	P.Q.	14 50
Cormier's Cove	N.B.	21 00	Credit Forks	Ont.	469 50
Cormier Village	N.B.	75 10	Creek Road (fermé 2-5-25)	N.B.	(Nil)
Cormierville	N.B.	92 00	Creemoren	P.Q.	33 75
Cornucopia	Alberta	108 30	Creignish Rear	N.S.	44 00
Cornwall	P.E.I.	177 55	Crescent Beach	N.S.	97 26
Cornwall Island	Ont.	14 00	Crescent Grove	N.S.	29 50
Coronation	N.B.	31 00	Crescent Hill	Sask.	51 00
Corriveau	P.Q.	52 00	Crescent Lake	Sask.	15 00
Corson's Siding	Ont.	165 00	Crinan	Ont.	100 00
Cortereal	P.Q.	186 25	Crippsdale	Alberta	15 25
Costello	Ont.	32 00	Criss Creek	B.C.	82 79
Cosmo	Alberta	42 39	Crockett	N.B.	43 00
Cossetteville	P.Q.	39 00	Crocus	Man.	164 25
Côté	Sask.	247 25	Croll	Man.	179 84
Coteau Road	N.B.	26 00	Cromarty	Ont.	266 60
Côte d'Or	N.B.	32 00	Crombie Settlement	N.B.	17 00
Côte Ste Anne	N.B.	12 00	Cromwell	Man.	13 00
Côte St-Joseph	P.Q.	17 00	Cross	Sask.	23 28
Côte St-Leonard	P.Q.	3 50	Crosshill	Ont.	93 12
Côte St-Michel	P.Q.	(a)	Crossland	Ont.	142 06
Côte St-Pierre	P.Q.	144 06	Cross Lake	Man.	88 50
Côte St-Vincent	P.Q.	15 60	Cross Point	P.Q.	210 00
Cotham	Sask.	27 00	Cross Roads, Mid-Melford	N.S.	78 80
Cottonwood	B.C.	162 25	Cross Roads, Ohio	N.S.	110 45
Coughlan	N.B.	162 50	Crouse Town	N.S.	146 50
Couillard	P.Q.	57 20	Crowell	N.S.	494 50
Coulée	Sask.	14 00	Crowe's Lamding (bureau d'été)	Ont.	200 50
Coulombe	P.Q.	209 90			
Coulson	Ont.	226 00	Crowfoot	Alberta	132 66
Coultervale	Man.	42 10	Crow's Nest	N.S.	70 35
Countess	Alberta	153 30	Crowtherview	Sask.	49 00
Country Harbour Lake	N.S.	33 00	Croydon	Ont.	104 60
Country Harbour Mines	N.S.	192 00	Croydon Station	B.C.	173 70
Courcelette	P.Q.	75 00	Crozier	Ont.	138 46
Court	Sask.	190 59	Cruikshank	Sask.	63 75
Courtice	Ont.	181 62	Crutwell	Sask.	193 25
Cousineau	P.Q.	70 50	Crystal Hill	Sask.	87 50
Cousins	Alberta	37 25	Crystal Springs	Sask.	163 75
Couturier	P.Q.	143 00	Cuffley	Sask.	44 00
Couturval	P.Q.	15 00	Culdaff	P.Q.	111 75
Covedell	N.B.	185 60	Cullen	Sask.	179 54
Cove Road	N.S.	87 30	Cullen's Brook	P.Q.	88 95
Covington	Sask.	54 01	Culligan	N.B.	307 00
Cowan	Man.	275 96	Culloden	N.S.	99 25
Cowan Creek	N.B.	16 25	Cullyton	Sask.	32 50
Cow Bay	N.S.	20 00	Culross	Man.	381 10
Coxby	Sask.	23 29	Cumberland House	Sask.	194 25
Coxheath	N.S.	9 00	Cumberland Mills	P.Q.	100 64
Coxvale	Ont.	16 00	Cummings	Alberta	97 95
Coyote Valley (fermé 15-3-26)	Alberta	8 08	Cumming's Cove	N.B.	84 25
			Cumming's Mountain	N.S.	16 00
Coyne	Ont.	194 40	Cundles	Ont.	100 20
Cracknell (rouvert 1-11-25)	Man.	102 00	Curlew	Alberta	31 00
Cracroft	B.C.	107 84	Currie's Crossing	Ont.	264 00
Craigellachie	B.C.	112 56	Curryville	N.B.	158 59
Craigend (ouvert 15-9-25)	Alberta	19 50	Curve Lake	Ont.	85 00
Craigflower (ouvert 16-3-26)	B.C.	25 00	Curventon	N.B.	58 55
Craig Harbour	N.W.T.		Custeau	P.Q.	45 35
Craigie Lea	Ont.	247 45	Cuvier	Sask.	52 25
Craiglands	Sask.	64 75	Cypress (fermé 2-5-25)	Sask.	Nil
Craigleith	Ont.	90 00	Cyr	P.Q.	51 00
Craigmillar	Alberta	29 20			
Craigmore	N.S.	93 25	Dacotah	Man.	181 95
Craig's Crossing	B.C.	122 75	Dahinda	Sask.	370 42
Craig's Road Station	P.Q.	61 70	Dahlton	Sask.	332 20
Cramersburg	Sask.	60 17	D'Aiguillon	P.Q.	124 75
Cranberry	P.Q.	30 00	Daisy Lake	B.C.	162 85
Cranbourne	P.Q.	33 36	Dakin (ouvert 1-6-25)	Alberta	39 95
Crandall Road	N.S.	19 90	Dale	N.S.	51 65
Crane River	Man.	70 95	Dalehurst (fermé 30-9-25)	Alberta	Nil
Cranton Section	N.S.	207 95	Dalem Lake	N.S.	10 80
Crawford's Grove	Ont.	193 00	Dalesboro	Sask.	49 50
Crawford Park	Man.	95 05	Daleview	Sask.	49 00

(*a*) Pour les recettes, voir Montréal (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.'

Bureaux non comptables—*suite*

Nom du bureau	Province	Recettes	Nom du bureau	Province	Recettes
		$ c.			$ c.
Dalhousie East	N.S.	106 50	Deschambault Station	P.Q.	75 00
Dalhousie Junction	N.B.	235 00	Deschamps	P.Q.	20 00
Dalhousie Lake	Ont.	291 97	Desjarlais	Alberta	120 50
Dalhousie Lake	N.S.	45 00	Desmeloizes (ouvert 22-8-25)	P.Q.	40 00
Dalhousie Mills	Ont.	74 00	Desormeaux	P.Q.	44 52
Dalhousie Road	N.S.	110 00	Dessaint	P.Q.	136 52
Dalhousie West	N.S.	115 00	Devault	P.Q.	42 24
Dallas	Man.	179 51	Deveron	Sask.	193 00
Dalmas	P.Q.	106 70	Devereaux	N.B.	19 00
Dalmuir	Alberta	39 41	Deville	Alberta	145 75
Dalquier (ouvert 3-6-25)	P.Q.	27 00	Devil's Island	N.S.	25 00
Daly (fermé 30-6-25)	Man.	Nil	Devon	N.S.	20 00
Damascus	Ont.	170 00	Devonshire	Ont.	198 67
Damour	Sask.	16 00	Dewey	B.C.	468 70
Danby	P.Q.	196 10	De Wet	Man.	149 51
Danbury	Sask.	14 65	De Winton	Alberta	588 80
Danesville	N.S.	8 05	Dickson	Alberta	233 16
Danskin	B.C.	79 70	Didyme	P.Q.	86 50
Danvers	N.S.	87 00	Diebolt (fermé 30-11-25)	Sask.	3 85
Daphne	Sask.	84 65	Dijon	P.Q.	171 00
D'Arcy	B.C.	134 77	Dillon	Ont.	35 00
Darling Lake	N.S.	140 00	Dill Siding	Ont.	70 00
Darling Road	Ont.	257 25	Dimock Creek	P.Q.	218 00
Darlington	N.B.	47 00	Dina	Alberta	127 26
Dartigny	P.Q.	10 00	Dingwall	N.S.	79 50
Davidson Corners	P.Q.	13 66	Dinorwic	Ont.	471 32
Davis Point	Man.	129 81	Dipper Harbour	N.B.	20 00
Davison Street	N.S.	36 00	Dipper Harbour West	N.B.	180 55
Davyroyd	Sask.	47 75	Dirt Hills	Sask.	45 10
Dawsonville	N.B.	39 00	Ditton Park	Sask.	84 50
Dayton	N.S.	730 95	Divide	Sask.	86 00
Deacon	Ont.	41 25	Divide	N.B.	28 00
Dead Creek	Ont.	216 51	Dixon's Corners	Ont.	287 25
Dean	N.S.	226 90	Dnipro	Alberta	19 00
Dearlock	Ont.	26 00	Dobson's Corner	N.B.	40 00
Deaver	Alberta	6 84	Dobrowody	Sask.	33 25
De Bay Cove	N.S.	77 30	Dock	P.Q.	44 07
De Beaujeu (antérieurement St. Policarpe Junction)	P.Q.	148 50	Doctor's Brook	N.S.	26 02
Debolt	Alberta	56 30	Doctor's Cove	N.S.	180 25
Decimal	Man.	86 50	Dodd Lake	P.Q.	60 09
Decker Lake	B.C.	214 55	Doe Lake	Ont.	131 50
Deemerton	Ont.	98 00	Dog Creek	B.C.	69 01
Deep Cove	N.S.	14 50	Dogherty	N.B.	27 00
Deepdale	N.S.	16 00	Dog Pound	Alberta	193 86
Deerholme (fermé 1-7-25)	B.C.	Nil	Doheny (rouvert 1-12-25)	P.Q.	27 30
Deer Mound	Alberta	19 24	Dolcy	Alberta	103 00
Deer Park	B.C.	222 04	Dollarton	B.C.	1,250 62
Deerwood	Man.	117 05	Dolly Bay	Man.	33 09
Dee Side	P.Q.	30 15	Donahue	Ont.	15 50
Dee Valley	Sask.	26 45	Donaldson	Ont.	87 75
Défricheur	P.Q.	56 86	Donatville	Alberta	83 00
De Grassi Point (bureau d'été)	Ont.	300 00	Dongola	Ont.	28 00
Delacour	Alberta	148 37	Dongray (fermé 3-10-25)	Alberta	Nil
Delagrave	P.Q.	263 50	Donnybrook	N.S.	22 00
Delano (fermé 9-3-25)	Alberta	Nil	Dorchester Crossing	N.B.	199 50
Delap's Cove	N.S.	78 00	Doreil	P.Q.	331 25
Del Bonita	Alberta	242 35	Dorland	Ont.	271 00
DeLery (bureau d'été)	P.Q.	296 00	Dorothy	Alberta	52 71
DeLesseps	P.Q.	72 65	Dorreen	B.C.	132 10
Delph	Alberta	32 24	Dorts Cove	N.S.	44 50
Delta Station	Man.	163 60	Dot	B.C.	73 75
Del Val	P.Q.	84 50	Doucetville	N.S.	163 13
Dendron (ouvert 1-11-25)	Sask.	83 50	Douglasfield	N.B.	55 00
Denonville (ouvert 25-1-26)	P.Q.	22 00	Douglas Lake	B.C.	203 00
Densmore's Mills	N.S.	110 00	Douglaston	Sask.	67 00
Denver	N.S.	39 20	Douglas West	P.Q.	83 20
Depew	Sask.	38 00	Dover	N.B.	24 00
Dequen Nord	P.Q.	411 20	Dover Centre	Ont.	280 40
Derby Junction	N.B.	114 15	Dover West	N.S.	199 00
Dermid	Ont.	22 50	Downing	Alberta	20 50
Derryville	Ont.	347 53	Doyle's Brook	N.B.	36 50
De St. Just	P.Q.	99 00	Doyleville	N.B.	10 00
			Dragon	P.Q.	541 19
			Drayton Valley	Alberta	89 22

Bureaux non comptables—*suite*

Nom du bureau	Province	Recettes $ c.
Drew Station	Ont.	99 76
Drifting River	Man.	44 81
Driftwood	Ont.	217 80
Driscol Lake	Sask.	25 50
Drisdelle (ouvert 16-10-25)	N.B.	22 00
Drobot	Sask.	25 52
Drolet	P.Q.	40 00
Drouin	P.Q.	18 00
Droxford	Sask.	123 73
Drumhead	N.S.	583 25
Drummondville	N.S.	36 49
Dry River	Man.	102 50
Dubail	P.Q.	14 50
Dubé	N.B.	49 00
Dublin Shore	N.S.	285 75
Duchesnay (antérieurement Lac St-Joseph)	P.Q.	120 15
Duck Bay (bureau d'hiver) (ouvert 19-12-25)	Man.	32 50
Duck Cove (bureau d'été)	N.B.	138 78
Duck Range	B.C.	47 76
Duck Mountain	Man.	33 00
Duck River	Man.	43 25
Dudley	Ont.	40 25
Dudswell Junction	P.Q.	88 85
Dufaultville	P.Q.	80 00
Dufferin	N.B.	15 00
Dufour	P.Q.	30 00
Dufourville	N.B.	29 00
Dufresne	Man.	86 50
Dufrost	Man.	328 08
Dugald	Man.	401 91
Dugas	N.B.	19 00
Duguayville	N.B.	30 50
Dugwal	Ont.	106 55
Duhamel	P.Q.	118 00
Duke	Sask.	20 00
Dulwich	Sask.	154 10
Dumbarton Station	N.B.	96 04
Dumoine	P.Q.	20 00
Dunakym	N.S.	37 00
Dunallen (fermé 15-5-25)	Man.	Nil
Dunany	P.Q.	104 90
Dunboyne	Ont.	300 00
Duncan	N.S.	137 17
Duncan Cove	N.S.	33 50
Dundarave	B.C.	919 50
Dundas	N.B.	35 79
Dundas Harbour (ouvert 2-9-25)	N.W.T.	10 00
Dundee	N.B.	31 00
Dundee	Man.	23 11
Dundee	N.S.	64 50
Dundonald	Ont.	243 05
Dunedin	Ont.	266 00
Dunelm	Sask.	143 08
Dunkin	P.Q.	136 07
Dunleath	Sask.	28 00
Dunlop (ouvert 1-1-26)	Sask.	41 00
Dunmaglass	N.S.	16 00
Dunmore	N.S.	19 00
Dunn	Alberta	63 81
Dunshalt	Alberta	67 20
Dunn's Valley	Ont.	104 50
Dunragen	P.Q.	177 00
Dunster	B.C.	452 40
Dunvegan	Alberta	30 96
Dunvegan	N.S.	98 00
Duret	P.Q.	69 55
Durieu	B.C.	62 75
Dutch Brook	N.S.	36 00
Dutch Settlement	N.S.	37 00
Dwyer Hill	Ont.	32 12
Dyer's Bay	Ont.	139 62
Dyment	Ont.	293 00
Dynevon (fermé 30-6-25)	Man.	9 00
Eagle Bay	B.C.	66 64
Eagle Butte	Alberta	84 88
Eagle Depot	P.Q.	313 00
Eagle Head	N.S.	147 00
Eagle Hill	Alberta	269 87
Eagle Point	Sask.	17 45
Eakindale	Sask.	23 00
Earl	Sask.	41 50
Earlie	Alberta	121 25
Earlswood	Sask.	26 00
Earlstone (fermé 31-3-25)	Alberta	Nil
Earlville	Alberta	27 27
East Advocate	N.S.	140 00
East Aldfield	P.Q.	114 72
East Anglia	Sask.	91 75
East Arlington	N.S.	20 10
East Baccaro	N.S.	83 50
East Bay	Man.	179 47
East Bay	N.S.	105 00
East Bay, North Side	N.S.	32 85
Eastbourne (bureau d'été)	Ont.	91 00
East Braintree	Man.	175 06
East Branch	P.Q.	35 50
East Branch River John	N.S.	18 00
East Brenton	N.S.	27 32
East Brighton	N.B.	43 85
Eastbrook	Sask.	102 79
East Brookville	N.S.	57 80
Eastburg	Alberta	67 50
East Centreville	N.B.	117 00
East Chebogue	N.S.	65 75
East Chezzetcook	N.S.	286 50
East Clifford	N.S.	35 00
East Colette	N.B.	57 00
East Dover	N.S.	171 72
East Earltown	N.S.	94 88
Eastern Passage	N.S.	286 50
Eastern Points	N.S.	81 68
Eastervale	Alberta	28 25
East Ferry	N.S.	143 90
East Folly Mountain	N.S.	54 74
Eastford	Ont.	74 55
East Fraserville	N.S.	56 00
East Galloway	N.B.	30 00
Eastgate	Alberta	36 72
East Glassville	N.B.	66 10
East Greenfield	P.Q.	126 00
East Hungerford	Ont.	18 25
East Jeddore	N.S.	269 95
East Kelowna	B.C.	205 87
Eastlake	N.S.	6 00
East Lawrencetown	N.S.	57 50
East Leicester	N.S.	21 20
Eastleigh	Sask.	199 50
East Linton	Ont.	47 00
East Margaree	N.S.	251 00
East Mines Station	N.S.	220 00
East New Annan	N.S.	73 00
Easton	N.S.	59 50
East Poplar River	Sask.	97 03
East Portapique	N.S.	82 25
East Quinan	N.S.	98 95
East River Point	N.S.	157 95
East River, Sheet Harbour	N.S.	64 00
East Riverside	N.B.	84 35
East Rogerville	N.B.	42 00
East Roman Valley	N.S.	103 00
East Sable River	N.S.	90 04
East Side of Ragged Island	N.S.	131 53
East Side Port L'Hébert	N.S.	83 50
East Sooke	B.C.	32 50
East Uniacke	N.S.	30 75
Eastville	N.S.	204 44

Bureaux non comptables—*suite*

Nom du bureau	Province	Recettes $ c.
East Waterville (fermé 30-6-25)	N.B.	10 00
East Wentworth	N.S.	228 75
Eaton	P.Q.	318 25
Eatonville	N.S.	8 10
Ebbsfleet	P.E.I.	85 00
Eboulements Centre	P.Q.	99 80
Eboulements Est	P.Q.	25 20
Echodale (fermé 31-3-25)	Alberta	Nil
Echohill	Alberta	35 85
Echo Lake	Ont.	15 40
Economy Point	N.S.	145 00
Ecoole	B.C.	141 95
Ecum Secum	N.S.	511 55
Ecum Secum Bridge	N.S.	200 69
Eddyside	Sask.	91 61
Eddystone	Man.	86 20
Eden	Ont.	390 31
Eden Grove	Ont.	310 61
Edenbridge	Sask.	177 64
Edenkillie	Sask.	18 00
Eden Lake	N.S.	126 95
Eden Mills	Ont.	194 24
Edgar	Ont.	272 00
Edgell	Sask.	9 00
Edgewater	B.C.	162 25
Edina	P.Q.	57 50
Edmonton sub-office n° 4	Alberta	(*a*)
Edmonton sub-office n° 6	Alberta	(*a*)
Edmonton sub-office n° 7	Alberta	(*a*)
Edmonton sub-office n° 9	Alberta	(*a*)
Edmonton sub-office n° 14	Alberta	(*a*)
Edmonton sub-office n° 15 (ouvert 2-7-25) (fermé 1-8-25)	Alberta	(*a*)
Edmonton sub-office n° 16 (ouvert 1-10-25)	Alberta	(*a*)
Edmonton sub-office n° 17 (ouvert 12-3-26)	Alberta	(*a*)
Edmore	Sask.	73 45
Edwardsville	N.S.	26 00
Edwin	Man.	209 10
Edy's Mills	Ont.	116 50
Eel Cove	N.S.	58 75
Eel River Bridge	N.B.	211 70
Egan Estate	Ont.	330 00
Egg Island	P.Q.	54 02
Egg Lake	Alberta	32 00
Egerton	N.S.	204 95
Egmondville	Ont.	621 25
Eholt	B.C.	48 00
Eight Island Lake	N.S.	143 20
Ekhart	Man.	106 71
Elardee	Sask.	24 00
Elbourne	Sask.	28 45
Elbridge	Alberta	27 31
Eldon Station	Ont.	186 02
Eldorena	Alberta	75 20
Electric	Ont.	212 90
Elgin House (bureau d'été)	Ont.	672 00
Elgin Mills	Ont.	262 00
Elgin Road	P.Q.	154 55
Elizabeth Bay	Ont.	60 00
Elkdale	Man.	115 00
Elk Prairie	B.C.	16 50
Elk Ranch	Man.	123 85
Elkton	Alberta	193 90
Elkwater	Alberta	82 20
Ellaton	Ont.	149 50
Ellis	Ont.	131 53
Ellisboro	Sask.	202 50
Ellscott	Alberta	121 16
Ellwood	Ont.	48 00
Elma	Ont.	163 15
Elm Brook	Ont.	76 25
Elmcroft	N.B.	27 00
Elm Grove	Man.	78 36
Elm Hill	N.B.	30 00
Elm Springs	Sask.	43 70
Elmstead	Ont.	96 31
Elmsvale	N.S.	233 75
Elmsville	N.B.	163 00
Elm Tree	Ont.	157 83
Elmworth	Alberta	61 00
Elsie	Ont.	55 00
Elswick	Sask.	74 11
Elysee	P.Q.	69 27
Elzevir	Ont.	69 35
Emerald	N.S.	14 00
Emerson	N.B.	71 43
Encombe (fermé 15-1-26)	B.C.	41 67
Engen	B.C.	143 75
Engineer (ouvert 1-9-25)	B.C.	659 50
English Corner	N.S.	118 00
Enid	Sask.	102 41
Ennishore	N.B.	70 00
Enon	N.S.	19 00
Ensleigh	Alberta	109 75
Entrelac (bureau d'été)	P.Q.	140 00
Entry Island	P.Q.	39 00
Epping (fermé 31-8-25)	Ont.	18 44
Eramosa	Ont.	111 25
Erie Beach (bureau d'été)	Ont.	298 00
Erin Lodge	Alberta	25 00
Ermine	Sask.	212 25
Escuminac	N.B.	93 50
Escuminac East	P.Q.	17 19
Escuminac Flats	P.Q.	117 91
Escuminac Nord	P.Q.	122 75
Eskasoni	N.S.	32 00
Eskasoni Chapel	N.S.	30 00
Espérance	Sask.	24 50
Essondale	B.C.	947 00
Essonville	Ont.	52 00
Ess Creek	Ont.	126 25
Estevan Point	B.C.	136 32
Esther	Alberta	25 76
Estmere	N.S.	111 80
Etang des Caps	P.Q.	20 00
Ethelwyn	Alberta	115 50
Etiomami	Sask.	46 62
Etna	N.S.	26 00
Etobicoke	Ont.	256 25
Etruria	Man.	18 50
Ettrick	Ont.	325 30
Ettyville (fermé 30-9-25)	Ont.	9 74
Etwell	Ont.	127 79
Eustis	P.Q.	383 30
Evandale	N.B.	105 50
Evangeline	N.B.	18 00
Evanston	N.S.	120 55
Evansville	Ont.	154 20
Evanthomas (ouvert 1-3-26)	B.C.	25 00
Evelyn	B.C.	107 00
Everard	Ont.	282 66
Everell	P.Q.	68 00
Everett	N.B.	85 55
Evergreen	Alberta	224 93
Eversley	Ont.	176 10
Ewan	Ont.	70 00
Ewelme	Alberta	41 37
Ewing	Alberta	25 50
Ewing's Landing	B.C.	405 49
Excelsior	Ont.	170 95

(*a*) Pour les recettes, voir Edmonton (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.

Bureaux non comptables—*suite*

Nom du bureau	Province	Recettes $ c.
Excelsior	Alberta	16 00
Exmoor	N.B	12 50
Fairdale	Sask	20 50
Fairdale Station (rouvert 24-10-25)	N.B	
Fairfield	N.B	113 25
Fairholme (fermé 30-12-25)	Ont	21 50
Fairholm	Sask	254 50
Fairlawn	Sask	11 51
Fairmede	Sask	39 25
Fairmont	N.S	32 41
Fairmont Springs	B.C	157 00
Fairport (bureau d'été)	Ont	107 00
Fair Vale	N.B	1,084 01
*Fairvale Station (bureau d'été) (fermé 30-9-25)	N.B	61 00
Fairview Station	N.S	(*b*)
Fairydell	Alberta	28 50
Fairy Glen	Sask	159 81
Fairy Hill	Sask	93 72
Faith	Alberta	111 32
Falkland	N.S	36 24
Fallbrook	Ont	269 65
Fall River	Ont	38 00
Fame Point	P.Q	118 00
Fanford	Sask	29 00
Faraday	Ont	24 00
Fareham	Alberta	74 30
Farewell Cove	P.Q	145 00
Farley	P.Q	47 00
Farlinger (ouvert 1-9-25)	Ont	70 00
Farmingdale	Sask	119 40
Farmville	N.S	7 01
Farringdon Hill	Ont	(*a*)
Farrington	Ont	83 75
Faucher	P.Q	85 25
Faulkner	Man	249 90
Faust	Alberta	531 29
Fauvel	P.Q	174 65
Fauxbourg	N.S	14 00
Fawcett Hill	N.B	24 00
Fawn Lake	Alberta	121 25
Feener's Corner	N.S	46 06
Feltz South	N.S	174 25
Fenner	Alberta	48 00
Fenwick	N.B	43 44
Ferguson's Lake	N.S	33 50
Ferguson Flats	Alberta	90 00
Ferland	Sask	67 00
Ferme Rouge	P.Q	20 00
Fermoy	Ont	91 00
Fern Creek	Alberta	15 00
Ferndale	N.B	5 20
Ferndale House (bureau d'été)	Ont	30 00
Fern Glen	Ont	139 00
Fernlee	Ont	43 60
Fernleigh	Ont	102 61
Fernmount	N.B	47 00
Feronia	Ont	278 51
Ferrybank	Alberta	68 62
Ferry Road	N.B	137 00
Fertility	Alberta	73 20
Fetherston	Ont	51 00
Feuille d'Erable	P.Q	242 75
Fielding	N.B	127 50
Fife	B.C	648 15
Fife Lake	Sask	125 16
Figuery	P.Q	151 85
Finchs' Corners	Ont	49 06
Findlay	Man	268 84
Finland	Ont	80 00
Findlay Forks	B.C	25 00
Finlayson	N.S	30 00
Finmark	Ont	269 12
Fir Grove	P.Q	76 75
Fir Mountain	Sask	22 45
Fir Ridge	Sask	31 25
First South	N.S	191 55
Fiset	P.Q	120 00
Fish Creek	Sask	98 05
Fisher Bay (ouvert 1-8-25)	Man	48 95
Fisherman's Harbour	N.S	115 30
Fisher Mill	N.S	227 04
Fisher Home	Alberta	30 00
Fisherton	Man	58 55
Fishing Lake	Sask	39 40
Fishing River	Man	258 00
Fitzpatrick	P.Q	90 66
Five Mile River	N.S	121 70
Flamand	P.Q	1,320 00
Flamboro Centre	Ont	96 20
Flatbush	Alberta	76 83
Flat Lake	Alberta	129 25
Flatlands	N.B	307 00
Fleming Siding	N.B	30 00
Fletwode	Sask	111 80
Fleurant	P.Q	85 50
Fleuriault (ouvert 15-4-25)	P.Q	68 00
Fleury (fermé 17-4-25)	P.Q	Nil
Flodden	P.Q	58 65
Flood	B.C	152 70
Floral Park (bureau d'été) (ouvert 1-7-25)	Ont	80 50
Florann	Alberta	52 55
Flowing Well	Sask	278 18
Flynn	P.Q	29 00
Foch	B.C	37 25
Foley	Man	148 83
Folgoet, antérieurement Tilly (ouvert 1-5-25)	Sask	10 55
Folkins	N.B	116 00
Foisy	Alberta	98 00
Folly Lake	N.S	206 84
Folly Mountain	N.S	30 00
Fonderie	P.Q	73 85
Fonehill	Sask	114 10
Fontain (ouvert 1-10-25)	N.B	17 00
Fontenelle	P.Q	420 77
Foothills	Alberta	406 14
Forbes Point	N.S	163 10
Forcina	Alberta	24 00
Ford Bank	N.B	52 50
Ford's Mills	N.B	202 00
Foreman	Alberta	59 25
Forest City	N.B	51 80
Forest Farm	Sask	48 95
Forest Gate (ouvert 16-11-25)	Sask	31 25
Forest Glen	N.S	10 00
Forest Grove	B.C	204 21
Forest Hall	Sask	53 25
Forest Hill	N.B	35 75
Forest Home	N.S	29 00
Forest Lawn	Alberta	573 20
Forest Nook (bureau d'été)	Ont	406 90
Foreston (ouvert 11-4-25)	N.B	237 33
Forfar	Ont	241 75
Fork Lake	Alberta	58 57
Forks	N.B	9 00
Forks Baddeck	N.S	60 20
Fort à la Corne	Sask	52 00
Fort Alexander	Man	143 45

(*a*) Pour les recettes, voir Brantford (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.
(*b*) Pour les recettes, voir Halifax (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.
*Rouvert comme bureau régulier.

Bureaux non comptables—*suite*

Nom du bureau	Province	Recettes $ c.
Fort Assiniboine	Alberta	152 62
Fort Augustus	P.E.I.	53 30
Fort Chipewyan	Alberta	273 25
Fortescue	Ont.	41 01
Fort Fitzgerald	Alberta	126 95
Fort Garry	Man.	853 84
Fort Good Hope	N.W.T.	70 20
Fortier	Man.	367 50
Fort Kent	Alberta	96 00
Fort Lawrence	N.S.	220 10
Fort Louisburg	N.S.	31 30
Fort McPherson	N.W.T.	25 04
Fort Norman	N.W.T.	61 35
Fort Pelly	Sask.	13 00
Fort Providence	N.W.T.	91 70
Fort Resolution	N.W.T.	184 00
Fort St. James	B.C.	429 00
Fort Simpson	N.W.T.	100 00
Fort Vermilion	Alberta	298 56
Fort William	P.Q.	173 40
Forty Mile	Yukon	61 50
Fossambault	P.Q.	15 00
Fossmill	Ont.	645 90
Fosterville	N.B.	182 05
Fourchu	N.S.	240 27
Fournierville	Sask.	49 10
Four Falls	N.B.	197 32
Four Roads	N.B.	99 00
Fourteen Island Lake	P.Q.	134 37
Fourteen Mile House	N.S.	34 00
Fowler's Corners	Ont.	109 00
Fox	Alberta	51 34
Foxford (ouvert 16-5-25)	Sask.	70 00
Fox Creek	N.B.	371 00
Foxdale	Sask.	134 00
Foxey	Ont.	72 00
Fox Harbour	N.S.	40 00
Fox Harbour Point	N.S.	32 00
Fox Island Main	N.S.	54 00
Fox Hills	Sask.	44 00
Fox Point	N.S.	105 00
Fox River	N.S.	337 47
Foymount	Ont.	32 00
Fradetville	P.Q.	48 00
Framboise	N.S.	96 75
Framboise Intervale	N.S.	53 00
Framnes	Man.	31 20
Francoeur	N.B.	20 00
Francoeur (ouvert 1-5-25)	P.Q.	103 00
Frankburg	Alberta	67 00
Franklin Park (bureau d'été) (ouvert 1-7-25)	Ont.	50 00
Frankslake	Sask.	165 50
Fraser Arm	B.C.	51 49
Fraserburg	Ont.	83 00
Fraser's Mills	N.S.	45 75
Fraser's Point (bureau d'été.)	P.Q.	68 00
Fraserton	Alberta	85 20
Fraserwood	Man.	668 24
Fraxville	N.S.	20 70
Frechette	P.Q.	11 24
Freda	Alberta	44 66
Fredericklouse	Ont.	212 40
Fredericton Road	N.B.	44 75
Freedale	Man.	52 75
Free Grant	N.B.	47 50
Freeman River	Alberta	28 50
Freemington	Sask.	45 50
French Cove	N.S.	58 20
French Hill	Ont.	51 00
French Lake	N.B.	97 30
Frenchman's Butte	Sask.	54 00
French River	N.S.	61 75
French Road	N.S.	32 00
Frenchvale	N.S.	20 00
French Village	P.E.I.	98 25
French Village (fermé 1-2-26)	N.B.	9 00
French Village	N.S.	59 75
Frenchville	Sask.	168 65
Freppel	P.Q.	20 00
Freshwater	P.Q.	49 00
Fresnoy	Alberta	33 00
Friar's Head	N.S.	112 00
Fribourg	Alberta	30 75
Friedenstal	Alberta	180 15
Frog Lake	Alberta	114 59
Frost Village	P.Q.	42 00
Fulda	Sask.	70 50
Fulton Brook	N.B.	12 00
Fundale	Sask.	68 55
Furman	Alberta	18 00
Furnace Falls	Ont.	60 00
Furness	Sask.	59 90
Gabarouse Barachois	N.S.	228 50
Gabarouse Lake	N.S.	94 00
Gabelle	P.Q.	281 25
Gabriola Island	B.C.	267 00
Gad's Hill Station	Ont.	677 93
Gagne	P.Q.	137 75
Gagnon	Ont.	120 00
Gahern	Alberta	70 50
Gairloch Mountain	N.S.	13 50
Galena	B.C.	149 41
Galarneauville	Alberta	80 50
Gallagher	N.B.	7 00
Gallant Settlement	N.B.	25 00
Gallocks	Sask.	22 00
Galloway	B.C.	46 00
Gameland	Ont.	31 50
Gang Ranch	B.C.	112 00
Gap View	Sask.	32 80
Garden Head	Sask.	98 00
Garden Hill	Ont.	155 10
Garden Island (bureau d'été)	Ont.	80 00
Garden of Eden	N.S.	78 50
Garden Plain	Alberta	312 00
Garden River	Ont.	224 25
Gardiner (ouvert 27-10-25)	Ont.	76 25
Gardiner Mines	N.S.	48 00
Gardiner's Creek	N.B.	41 54
Garland	N.S.	44 05
Garland Mountain	N.B.	6 00
Garneau Junction	P.Q.	361 86
Garnet	N.B.	30 25
Garnier	P.Q.	47 35
Garonne	Sask.	86 75
Garrington	Alberta	72 89
Garroz	P.Q.	53 00
Garry	N.S.	13 00
Gascons Ouest	P.Q.	389 00
Gaspé Bay, South	P.Q.	243 10
Gaspereau	N.B.	70 00
Gaston (bureau d'été, ouvert 7-5-25)	Ont.	66 00
Gaudette	P.Q.	379 36
Gauthier	P.Q.	50 00
Gauvin	P.Q.	17 75
Gauvreau (ouvert 15-9-25)	N.B.	15 00
Gaythorne	N.B.	44 50
Geary	N.B.	219 01
Gegoggin	N.S.	7 12
Gellatly	B.C.	85 50
Gendron	P.Q.	30 00
Genesee	Alberta	24 50
Genest	P.Q.	15 00

Bureaux non comptables—*suite*

Nom du bureau	Province	Recettes $ c.	Nom du bureau	Province	Recettes $ c.
Genthon	Man.	183 50	Glencove	N.S.	14 00
Georgefield	N.S.	80 00	Glen Cross	Ont.	83 50
George's River	N.S.	192 95	Glen Currie	N.S.	36 25
George's River Station	N.S.	16 00	Glendale	N.S.	141 00
Georgeville	N.S.	89 95	Glendale	Man.	35 00
Georgina Island	Ont.	21 00	Glendon	Alberta	122 00
Gergovia	Sask.	40 00	Glendower	Ont.	28 00
Gérin	P.Q.	110 45	Glendyer	N.S.	60 25
Germania	Ont.	64 00	Gleneagles	B.C.	25 00
German Brook	N.B.	14 00	Glen Echo (bureau d'été)	Ont.	162 00
German Mills	Ont.	42 25	Glen Elder	Sask.	41 25
Germantown	N.B.	37 25	Glenelg	N.S.	96 27
Gerrard	B.C.	62 10	Glenellen	Sask.	56 50
Gerrard Island	N.S.	18 00	Glen Elmo	Man.	92 00
Gethsémani	P.Q.	52 00	Glenfarne (bureau d'été)	P.Q.	48 00
Geyser	Man.	173 79	Glenfield	Ont.	28 00
Giant's Lake	N.S.	75 00	Glenford	Alberta	44 27
Gibbon	N.B.	55 00	Glengarden (fermé 31-3-25)	Alberta	Nil
Giffard	P.Q.	494 17	Glengarry	N.S.	5 00
Gifford Station	B.C.	266 77	Glengarry Station	N.S.	209 00
Gignac	P.Q.	50 00	Glen Haven	N.S.	180 95
Gilbert	Alberta	100 25	Glenhewitt	Alberta	38 00
Gilbert Cove	N.S.	229 51	Glenhope	Man.	21 25
Gilks	N.B.	215 55	Glen Island (bureau d'été)	Ont.	107 45
Gillander's Mountain	N.S.	31 87	Glenister	Alberta	45 00
Gillespie	Sask.	169 00	Glenkeen	N.S.	24 00
Gillies Bay	B.C.	25 00	Glen Kerr	Sask.	39 00
Gillies Depot	Ont.	104 74	Glenlivet	P.Q.	95 38
Gillies Lake	N.S.	6 00	Glenlivet	N.B.	91 50
Gillies Point	N.S.	12 00	Glen Leslie	Alberta	107 40
Gillies Point East	N.S.	22 25	Glen Margaret	N.S.	305 30
Gillis Cove	N.S.	60 36	Glen Mary	Sask.	30 00
Gillisdale	N.S.	55 95	Glen Meyer	Ont.	238 00
Gillisville	N.S.	23 00	Glen McPherson (temporaire-ment fermé 2-1-26)	Sask.	21 97
Gilnockie	Sask.	17 00	Glenmont	N.S.	56 00
Gilt Edge	Alberta	40 92	Glen Morrison	N.S.	16 00
Girard	P.Q.	49 25	Glenmount (bureau d'été)	Ont.	360 00
Girardville	P.Q.	69 30	Glenora	N.S.	25 50
Gironde	P.Q.	321 91	Glenora Falls	N.S.	21 00
Girouardville	N.B.	28 00	Glen Orchard	Ont.	109 81
Glacier Creek	Yukon	56 96	Glen Rae	Ont.	96 60
Gladmar	Sask.	332 18	Glenreagh	Alberta	27 10
Gladwin	Sask.	55 50	Glen Road	N.S.	28 00
Gladwyn	N.B.	49 50	Glenrosa	B.C.	67 25
Gladys	Alberta	151 85	Glen Titus	N.B.	55 50
Glamis	Sask.	195 00	Glen Tosh	N.S.	34 40
Glamorgan	Ont.	17 00	Glentworth	Sask.	36 50
Glanford Station	Ont.	669 34	Glen Valley	B.C.	268 98
Glanmire	Ont.	13 80	Glenview	Alberta	55 50
Glasgow	N.S.	30 00	Glenville	N.S.	56 10
Glasgow Mountain	N.S.	2 25	Glenwater	Ont.	46 00
Glaslyn	Sask.	222 20	Glenwood	N.B.	139 35
Glassburn	N.S.	47 50	Glidehurst	Alberta	33 15
Glaude	N.B.	14 00	Glyn	B.C.	114 00
Gleason Road	N.B.	73 25	Goat River	B.C.	72 20
Glebe Road	N.S.	6 00	Gobeil	P.Q.	172 32
Gledhow	Sask.	150 00	Goble's	Ont.	233 85
Glenada (fermé 31-3-25)	Sask.	Nil	Goddard (fermé 10-12-25)	Alberta	29 61
Glen Adelaide	Sask.	36 75	Goff's	N.S.	76 50
Glen Alda	Ont.	39 00	Go Home (bureau d'été)	Ont.	386 00
Glen Almond	P.Q.	156 85	Gold Bar (fermé 1-6-25)	B.C.	Nil
Glen Alpine	N.S.	51 00	Goldbrook	N.S.	12 50
Glenannan	Ont.	115 00	Goldburg	Sask.	35 50
Glenannan	B.C.	60 54	Gold Creek (fermé 31-8-25)	Alberta	6 25
Glenarm	Ont.	225 82	Goldenburg	Ont.	62 60
Glenbervie	N.S.	161 95	Golden Grove	N.B.	30 00
Glenbogie (fermé 31-3-25)	Sask.	Nil	Golden Plain	Sask.	62 52
Glenbrea	Sask.	29 00	Golden Prairie	Sask.	236 50
Glenburnie	Ont.	161 20	Goldenrule	Sask.	84 25
Glencoe	N.S.	18 40	Golden Stream	Man.	41 64
Glencoe	N.B.	63 50	Golden Vale	Sask.	17 25
Glencoe Mills	N.S.	57 00			

*Crédit autorisé, mais ce nouveau bureau n'est pas encore ouvert.

Bureaux non comptables—*Suite*

Nom du bureau	Province	Recettes $ c.
Golden Valley	Ont.	272 93
Goldenville	N.S.	285 34
Gold Spring	Alberta	33 11
Goldstream	B.C.	43 00
Goldthorpe	Ont.	114 00
Gollier	Sask.	91 50
Gondola Point	N.B.	102 30
Gonor	Man.	89 00
Goodfare	Alberta	45 00
Goodfish Lake	Alberta	22 25
Good Hope	Alberta	58 00
Gooding	Sask.	41 50
Goodwin	Alberta	30 00
Goodwin Mill	N.B.	30 00
Gooseberry Cove	N.B.	61 00
Gooseberry Lake	Alberta	13 00
Goose Creek (fermé 7-2-25)	N.B.	Nil
Gopher Head	Alberta	42 20
Gordon Lake	Ont.	122 90
Gordonsville	N.B.	144 00
Gore	N.S.	291 00
Gore	P.Q.	147 00
Gorefield	Sask.	39 00
Goring	Ont.	113 00
Gorkendon (fermé 30-11-25)	Sask.	Nil
Goshen	N.B.	55 00
Goshen	N.S.	229 05
Goulais River	Ont.	191 85
Goulbourne	Man.	21 00
Gould Station	P.Q.	152 00
Gouldtown	Sask.	125 95
Goulet	P.Q.	47 00
Gourin	Alberta	59 01
Goward	Ont.	451 00
Gower Point (fermé 31-5-25)	B.C.	4 82
Gowland Mountain	N.B.	30 00
Gracieville	N.S.	24 00
Grafton	N.S.	235 52
Graham	Ont.	344 90
Grahamdale	Man.	444 47
Graham Hill	Sask.	36 07
Graham Landing	B.C.	109 61
Grainfield	N.B.	61 00
Graminia	Alberta	88 00
Gramont	P.Q.	150 50
Grand Aldouane	N.B.	51 35
Grande Anse	N.S.	315 55
Grand Bay	N.B.	348 72
Grand Beach (bureau d'été)	Man.	271 64
Grand Desert	N.S.	219 50
Grand Deuxième	P.Q.	33 95
Grande Grève	N.S.	76 00
Grande Montagne	P.Q.	75 50
Grande Pointe	Man.	130 05
Grande Vallée	P.Q.	475 00
Grand Fonds	P.Q.	44 51
Grand Haven	B.C.	63 00
Grandique	N.B.	173 50
Grandin	Alberta	21 00
Grandique Ferry	N.S.	33 00
Grand Lake Station	N.S.	66 25
Grand Marais	Man.	265 41
Grand Mira, North	N.S.	27 00
Grand Mira, South	N.S.	36 00
Grand Pabos	P.Q.	277 45
Grand Pabos, Ouest	P.Q.	59 20
Grand Rang	P.Q.	100 47
Grand Rapids	Man.	30 00
Grand Remou	P.Q.	95 00
Grande Rivière, Ouest	P.Q.	256 01
Grand River Falls	N.S.	31 00
Grand St. Louis	P.Q.	43 00
Grangeville	N.B.	86 60
Granlea	Alberta	55 08
Granite Bay	B.C.	115 82
Grantville	N.S.	167 00
Granville	Yukon	97 00
Grass Cove	N.S.	50 00
Grassmere	Ont.	41 00
Grass River	Man.	18 00
Grassy Plains	B.C.	79 25
Grattan	N.B.	94 75
Grattan	Ont.	88 12
Gratz	Alberta	35 65
Gravel	P.Q.	70 40
Gravel Hill	Ont.	68 25
Grayburn	Sask.	154 44
Gray Creek	B.C.	236 00
Graydahl	Sask.	53 38
Graytown	Sask.	117 37
Graywood	N.S.	82 00
Great Central (ouvert 1-7-25)	B.C.	365 40
Great Desert	Ont.	41 25
Greece's Point	P.Q.	15 00
Greenbrier	Sask.	41 00
Greenbush (fermé 1-7-25)	Sask.	42 23
Greendale	N.S.	19 00
Greenfield, Colchester	N.S.	78 92
Greenfield Park	P.Q.	(*a*)
Greening	P.Q.	110 76
Green Glade	Alberta	42 50
Green Harbour	N.S.	230 10
Green Lake	Sask.	125 85
Greenland	Man.	66 05
Greenlawn	Alberta	91 45
Green Mountain	Ont.	26 10
Greenock	Ont.	319 70
Greenough Settlement	N.S.	36 10
Green River	Ont.	120 50
Green's Brook	N.S.	38 50
Greensides	Sask.	14 90
Greenstreet (fermé 15-9-25)	Sask.	Nil
Greenvale	N.S.	13 30
Greenview	Ont.	66 25
Greenwald	Man.	82 50
Greenwich Hill	N.B.	210 00
Greer	N.B.	111 55
Greer Mount	P.Q.	41 00
Gregan	N.B.	286 50
Gregherd	Sask.	30 30
Gregory (bureau d'été)	Ont.	200 75
Grenadier Island	Ont.	74 45
Grenville Bay	P.Q.	99 00
Grey's Mills	N.B.	87 75
Griffith	Ont.	249 00
Grimsthorpe	Ont.	79 10
Grondines Est	P.Q.	81 00
Grondines Ouest	P.Q.	74 00
Grondines Station	P.Q.	256 00
Grosmont	Alberta	29 22
Gros Morne	P.Q.	37 00
Gros Pin	P.Q.	285 20
Grosse Isle	P.Q.	
Grosse Isle	Man.	315 80
Grosse Coques	N.S.	286 25
Grosses Roches	P.Q.	306 99
Grosswerder	Sask.	157 66
Grosvenor	N.S.	29 00
Groton	Alberta	75 50
Grove Park	Sask.	59 50
Grove Creek	P.Q.	55 20
Groves Point	N.S.	33 00
Grund	Man.	18 00
Grunthal	Man.	145 82

(*a*) Pour les recettes, voir Montréal (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.

Bureaux non comptables—*Suite*

Nom du bureau	Province	Recettes	Nom du bureau	Province	Recettes
		$ c.			$ c.
Gueguen	N.B.	45 10	Hanall	B.C.	138 29
Guelph, sub-office No. 2 (ouvert 12-8-25)	Ont.	(*a*)	Hanbury (fermé 31-7-25)	B.C.	6 11
Guimond	N.B.	21 00	Hanceville	B.C.	358 40
Guindon	P.Q.	33 25	Handsworth	Sask.	136 31
Guiney	Ont.	26 00	Hanford Brook	N.B.	75 00
Guite	P.Q.	60 85	Hansard	B.C.	93 92
Gunderson (fermé 15-6-25)	Sask.	7 71	Harbour Centre	N.S.	45 00
Gunning Cove	N.S.	256 20	Harbour Road	N.S.	49 00
Gunter	Ont.	139 00	Harbourview	N.S.	154 75
Gunworth	Sask.	125 63	Hardwicke	N.B.	260 55
Gurneyville	Alberta	36 25	Hardwood Hills	P.Q.	54 01
Guthrie	Ont.	100 25	Hardwood Lake	Ont.	47 01
Guynemer	Man.	14 00	Hardwood Lands	N.S.	30 00
Guysborough Intervale	N.S.	108 00	Harehills	Sask.	39 15
Gwendoline	Sask.	9 00	Harewood	N.B.	40 40
Gypsumville	Man.	570 86	Harlan	Sask.	112 75
			Harlech (fermé 31-8-25)	Alberta	13 32
Hacheyville	N.B.	15 00	Harlem	Ont.	164 44
Hachi	N.B.	81 25	Harlington	Man.	127 85
Hacketts' Cove	N.S.	252 30	Harmattan	Alberta	307 00
Hadashville	Man.	217 87	Harmony	Ont.	48 00
Haddock	Alberta	76 00	Harmony	N.S.	89 75
Hadlington	Ont.	58 00	Harmony Mills (fermé 23-5-25)	N.S.	12 15
Ha! Ha' Bay Junction	P.Q.	435 29	Harmsworth	Man.	185 07
Haight	Alberta	292 65	Harpellville	N.S.	61 25
Haines Lake	Ont.	22 00	Harper's Corners	Ont.	56 00
Hairy Hill	Alberta	150 63	Harperville	Man.	12 09
Halbstadt	Man.	101 80	Harptree	Sask.	121 55
Halcomb	N.B.	60 00	Harricanaw Ouest	P.Q.	56 00
Halcro	Sask.	15 00	Harrigan Cove	N.S.	230 75
Halcyon Hot Springs	B.C.	254 50	Harrington Harbour	P.Q.	143 95
Haldane Hill	Ont.	86 65	Harrisburg	Ont.	212 50
Haldimand East	P.Q.	123 02	Harrisland (fermé 24-10-24) (rouvert 1-7-25)	Sask.	25 00
Half Island-Cove	N.S.	280 50	Harris Hill (fermé 9-1-26) (rouvert 1-4-26)	Ont.	27 76
Halfmoon Bay	B.C.	301 00	Harrison Mills	B.C.	588 36
Halfway	Ont.	54 00	Harrisville	N.B.	16 25
Halfway Brook	N.S.	72 70	Harrowgate	B.C.	224 75
Halfway Cove	N.S.	117 05	Hart	Sask.	369 97
Halfway Lake	Alberta	35 00	Hartford	N.S.	112 75
Halfway River Station	N.S.	168 75	Hartley	Ont.	145 50
Halicz	Man.	46 00	Hartley Bay	B.C.	74 55
Halifax sub-office No. 3	N.S.	(*b*)	Hartling	N.S.	332 20
Halifax sub-office No. 6	N.S.	(*b*)	Hartshorn	Alberta	293 66
Hall (fermé 31-3-25)	B.C.	Nil	Hartsmere	Ont.	45 50
Hallboro	Man.	96 45	Hartville (fermé 7-11-25)	N.S.	13 62
Hallewood	Ont.	222 05	Harty	Ont.	209 50
Hall's Bridge	Ont.	457 75	Harvey Bank	N.B.	140 00
Hall's Glen	Ont.	96 00	Harwill	Man.	29 75
Hall's Harbour	N.S.	267 00	Hassett	N.S.	44 25
Hall's Lake	Ont.	95 00	Hastings	N.B.	25 00
Hall's Prairie	B.C.	72 24	Hatchley Station	Ont.	237 53
Halpenny	Ont.	56 00	Hatfield	Sask.	102 75
Halvorgate	Sask.	17 00	Hatherleigh	Sask.	89 70
Hamel	P.Q.	23 00	Hathersage	Alberta	56 90
Hamelin	P.Q.	68 00	Hattonford	Alberta	99 71
Hamill's Point (bureau d'été)	Ont.	54 20	Haultain	Ont.	68 50
Hamilton	P.E.I.	175 40	Haut Lameque	N.B.	42 00
Hamilton Cove	P.Q.	610 28	Haut Shippigan	N.B.	27 25
Hamilton Mountain	N.B.	30 00	Havelock	N.S.	167 30
Hamilton sub-office No. 7	Ont.	(*c*)	Haven	Alberta	98 26
Hamilton sub-office No. 9 (fermé 24-11-25)	Ont.	(*c*)	Havendale	N.S.	37 25
Hamilton sub-office No. 11	Ont.	(*c*)	Havergal	Ont.	33 73
Hamilton sub-office No. 14	Ont.	(*c*)	Haverhill	Sask.	25 50
Hammertown	Ont.	42 75	Havilah	Ont.	38 02
Hammond River	N.B.	105 14	Hawker	N.S.	27 95
Hammondvale	N.B.	143 30	Hawkeye	Sask.	75 00
Hampton	P.E.I.	212 45	Hawk Lake	Ont.	137 00
Hamrlik	Man.	32 65	Hawksdale	Alberta	35 00

(*a*) Pour les recettes, voir Guelph (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.
(*b*) Pour les recettes, voir Halifax (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.
(*c*) Pour les recettes, voir Hamilton (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.

Bureaux non comptables—*Suite*

Nom du bureau	Province	Recettes	Nom du bureau	Province	Recettes
		$ c.			$ c.
Hawthorne	N.S.	30 00	Highland Village	N.S.	75 70
Hay	Ont.	547 20	High Point	Sask.	11 75
Hay Cove	N.S.	57 00	High Tor	Sask.	22 00
Hay Meadow	Sask.	25 00	Highvale	Alberta	50 75
Hayesville	N.B.	13 85	High View	Sask.	56 25
Hayland	Man.	62 64	*Highway	Alberta	12 00
Hay River	N.W.T.	148 73	Highworth	Sask.	22 00
Hay's River	N.S.	60 67	Hilbre	Man.	376 24
Hazel Bank (fermé 31-12-25)	Sask.	Nil	Hildegard	N.B.	15 00
Hazel Bluff	Alberta	45 00	Hilden	N.S.	188 30
Hazeldale	N.S.	36 55	Hillaton	N.S.	75 00
Hazel Land	P.Q.	76 00	Hillandale	Sask.	82 25
Hazelridge	Man.	419 45	Hill Crest	P.Q.	20 00
Hazelwood	Sask.	58 00	Hill End	Alberta	40 00
Hazen Settlement	N.B.	46 00	Hillesden	Sask.	27 20
Hazlet	Sask.	138 06	Hill Grove	N.S.	94 00
Head Lake	Ont.	169 00	Hillsborough	N.S.	103 40
Headlands	Sask.	29 00	Hillsburn	N.S.	148 30
Head of Amherst	N.S.	200 75	Hillsdale	N.S.	25 50
Head of Chezzetcook	N.S.	268 70	Hillsdale	N.B.	233 10
Head of Jeddore	N.S.	398 12	Hillsdown	Alberta	300 70
Head of Lochaber	N.S.	53 50	Hillside	Ont.	314 24
Head of Loch Lomond	N.S.	45 00	Hillside Beach	Man.	130 20
Head of Millstream	N.B.	157 75	Hillside, Boularderie	N.S.	54 50
Heart Lake	Alberta	88 00	Hillside, Cape Breton	N.S.	30 00
Heart Valley	Alberta	46 00	Hillside	Sask.	96 00
Heaslip Station	Man.	79 35	Hillsley	Sask.	50 00
Heath Creek	Alberta	11 00	Hills Lake	Ont.	11 00
Heathdale	Alberta	55 25	Hillsvale	N.S.	80 75
Heatherdown	Alberta	212 02	Hilltop (fermé 30-12-25)	Man.	55 18
Heath Point	P.Q.	10 00	Hillview	Man.	6 00
Hebbs Cross	N.S.	207 35	Hilly Grove	Ont.	28 00
Hebbville	N.S.	59 25	Hindon Hill	Ont.	37 15
Hebert	N.B.	28 00	Hindville	Alberta	65 05
Hebron	N.B.	32 00	Hinton Trail	Alberta	38 00
Hecla	Man.	202 05	Hiram	Alberta	35 37
Hectanooga	N.S.	280 01	Hixon	B.C.	43 37
Hector	Alberta	59 50	Hnausa	Man.	298 78
Heidelburg	Ont.	236 00	Hoadley	Alberta	279 12
Heinsburg	Alberta	27 00	Hoards' Station	Ont.	284 79
Hekkla	Ont.	63 18	Hochstadt	Man.	58 25
Heldar	Alberta	78 99	Hocquart	P.Q.	122 50
Helmsdale	Alberta	59 15	Hodgins	P.Q.	56 50
Hemison	P.Q.	131 42	Hogan	Ont.	211 55
Henderson Settlement	N.B.	80 60	Holborn	Alberta	65 25
Henderson Vale	P.Q.	15 00	Holderville	N.B.	83 00
Henfryn	Ont.	117 80	Holland's Mills	P.Q.	38 00
Hennepin	P.Q.	76 01	Holmesville	N.B.	118 25
Hennigar	N.S.	153 98	Holmesville	Ont.	212 25
Henriel	Sask.	23 25	Holt	Ont.	151 55
Henry River	P.Q.	428 24	Holtville	N.B.	88 35
Henrysburg	P.Q.	346 00	Homebrook	Man.	36 17
Heon	P.Q.	20 00	Homeglen	Alberta	229 58
Heppel	P.Q.	115 95	Homer Siding	Ont.	29 00
Hercules	Alberta	94 50	Homeville	N.S.	14 00
Hermitage Club	P.Q.	82 00	Honeydale	N.B.	238 18
Heron Island	N.B.	17 00	Honey Harbour (bureau d'été)	Ont.	565 00
Herring Cove	N.S.	137 47	Honeymoon	Sask.	38 00
Hérouville	P.Q.	381 00	Honora	Ont.	116 45
Herronton	Alberta	24 00	Hope Bay	Ont.	96 50
Herschel Island (ouvert 17-4-25)	Y.T.	25 00	Hopefield	Ont.	80 00
Hétrière	P.Q.	19 00	Hopetown	P.Q.	180 40
Hewitt Landing	Sask.	36 50	Hopetown	Ont.	102 70
Hexham	N.B.	98 00	Hope Valley	Alberta	36 00
Hibernia	N.B.	130 50	Hopington	B.C.	122 45
High Bank	P.E.I.	25 50	Hopkins Landing	B.C.	174 75
Highfield	N.B.	73 50	Hopper	N.B.	9 00
Highgate Siding	Sask.	101 50	Horburg	Alberta	397 88
High Hill	Sask.	29 75	Hornby Island	B.C.	178 30
Highland	N.S.	14 00	Horndean	Man.	293 52
Highland Hill	N.S.	35 00	Horn's Road	N.S.	28 00

*Crédit autorisé, mais ce nouveau bureau n'est pas encore ouvert.

Bureaux non comptables—*Suite*

Nom du bureau	Province	Recettes $ c.
Horod (ouvert 16-12-25)	Man.	40 00
Horse Butte	Sask.	170 72
Horse Creek	Sask.	49 00
Horsefly	B.C.	261 47
Horse Lake (fermé 1-12-25)	Sask.	9 44
Horseshoe Lake	Alberta	17 00
Hoselaw	Alberta	38 15
Hotel Bigaouette (bureau d'été)	P.Q.	8 94
Houde	P.Q.	22 00
Hough Lake	Ont.	61 25
Housey's Rapids	Ont.	183 15
Hove	Man.	47 18
Howard	N.B.	61 50
Howardville	Man.	28 39
Howdenvale (bureau d'été)	Ont.	90 00
Howie	Alberta	49 25
Howie Centre	N.S.	13 17
Howser	B.C.	167 46
Hoyle	Ont.	261 00
Hubalta	Alberta	82 00
Hubbard Point	N.S.	42 50
Hudson Hope	B.C.	170 55
Hugel	Ont.	53 46
Huggett	Alberta	39 07
Hulatt	B.C.	171 00
Humberside	Ont.	173 40
Hume	Sask.	168 25
Hume Rear	N.S.	7 30
Humphrey	Ont.	97 75
Hunker	Yukon	15 00
Hunta	Ont.	193 40
Hunter's Home	N.B.	24 26
Hunter's Lodge	N.S.	25 30
Hunter's Mountain	N.S.	71 45
Hunter's Point	P.Q.	206 50
Hunterstown	P.Q.	226 41
Huntingdon	N.S.	15 00
Hunt's Point	N.S.	250 30
Hupel	B.C.	59 10
Hurdman Lodge	Sask.	57 80
Hurdville	Ont.	71 87
Hurkett	Ont.	487 58
Huronian	Ont.	55 00
Huronville	Sask.	87 70
Husavick	Man.	53 00
Hutton House	Ont.	139 25
Hyannas	N.S.	22 00
Hyde	Sask.	71 00
Hydraulic	B.C.	25 00
Hydro Glen	Ont.	164 00
Hylo	Alberta	43 00
Hythe	Alberta	275 93
Ibstone	Sask.	155 50
Ideal	Man.	44 49
Idylwild	Sask.	58 10
Iffley	Sask.	107 75
Ile à la Crosse	Sask.	156 00
Ile aux Oies	P.Q.	30 00
Ile des Chênes	Man.	162 25
Ile Mainville	P.Q.	28 00
Ile Michon	P.Q.	10 00
Isle Verte, Ouest	P.Q.	197 25
Illerbrun	Sask.	25 50
Ilfracombe	Ont.	55 00
Imhoff	N.B.	81 50
Inchby	N.B.	82 51
Indian Bay	Man.	109 71
Indian Brook	N.S.	96 15
Indian Harbour	N.S.	361 75
Indian Harbour Lake	N.S.	91 75
Indian Island	N.B.	23 25
Indian Mountain	N.B.	20 00
Indian Path	N.S.	34 75
Indian Point	N.S.	237 30
Indian Road	N.S.	47 70
Indian Springs	Man.	125 25
Indus	Alberta	130 08
Ingalls Head	N.B.	106 56
Ingebright	Sask.	291 70
Ingleford	Sask.	12 05
Ingoldsby	Ont.	105 50
Ingolf	Ont.	460 35
Ingomar	N.S.	184 00
Ingonish Beach	N.S.	250 74
Ingonish Centre	N.S.	68 00
Ingonish Ferry	N.S.	106 70
Inholmes	Ont.	55 20
Inkerman Ferry	N.B.	40 10
Inland	Alberta	192 30
Inlet	P.Q.	96 00
Inlet Baddeck	N.S.	23 20
Innes	Sask.	214 17
Innisville	Ont.	111 55
Intervale	N.B.	8 00
Intola	Ont.	96 00
Inverside	N.S.	77 95
Iola	Alberta	190 48
Iona	Ont.	234 02
Iona	P.E.I.	216 00
Iona Rear	N.S.	90 00
Ireland	N.S.	21 00
Ireland	Ont.	39 50
Irish Cove	N.S.	114 60
Irishtown	N.B.	50 00
Irish Vale	N.S.	39 08
Iron Bound Cove	N.B.	24 00
Iron Hill	P.Q.	195 00
Iron Mines	N.S.	63 00
Iron Ore	N.S.	11 00
Iron River (ouvert 1-8-25)	Alberta	41 50
Ironville	N.S.	46 05
Iroquois	N.B.	170 55
Irwinville	Alberta	30 00
Isaac's Harbour North	N.S.	155 81
Isherwood	Ont.	17 85
Island Falls Junction (ouvert 27-10-25)	Ont.	352 50
Island Grove (bureau d'été)	Ont.	414 10
Island Point	N.S.	29 00
Island River	N.B.	143 00
Isle aux Coudres	P.Q.	257 00
Isle Bizard	P.Q.	158 50
Isle Dupas	P.Q.	144 60
Isle Verte Ouest	P.Q.	197 25
Isle Verte Sud	P.Q.	84 25
Ispas	Alberta	35 25
Issoudun	P.Q.	291 20
Italy Cross	N.S.	322 70
Ivera	N.S.	15 00
Ivry	P.Q.	53 62
Ivry Nord	P.Q.	81 00
Ivy	Ont.	167 36
Ivy Lea (bureau d'été)	Ont.	305 00
Jack's Lake	Ont.	100 00
Jackson	N.S.	54 00
Jaco Hughes	P.Q.	95 39
Jailletville	N.B.	29 65
Jalbert	N.B.	59 05
James River	N.S.	24 00
James River Bridge	Alberta	18 47
James River Station	N.S.	266 44
Jamesville	N.S.	16 00
Jamesville West	N.S.	164 72
Jamot	Ont.	63 00
Janetville Station	Ont.	157 50

Bureaux non comptables—*Suite*

Nom du bureau	Province	Recettes $ c.
Janvrins Harbour	N.S.	65 25
Jardine Brook	N.B.	10 00
Jardineville	N.B.	48 25
Jarnac (bureau d'été)	P.Q.	29 00
Jaroslaw	Man.	45 54
Jeannette's Creek	Ont.	258 57
Jeanne d'Arc	P.Q.	78 30
Jean Noel	P.Q.	5 01
Jedburgh	Sask.	164 75
Jeddore Oyster Ponds	N.S.	388 48
Jedway	B.C.	68 00
Jefferson	Ont.	174 75
Jeffrey	N.B.	161 25
Jeffrey	Alberta	27 50
Jellicoe	Ont.	205 45
Jellyby	Ont.	227 00
Jersey Cove	N.S.	58 25
Jersey Cove	P.Q.	185 75
Jersey Mills	P.Q.	92 00
Jesmond	B.C.	156 00
Jessica	B.C.	126 53
Jewellville	Ont.	91 35
Jock Vale	Ont.	67 15
Joffre	P.Q.	42 50
Joggin Bridge	N.S.	237 20
Johnson's Croft	N.B.	9 25
Johnson's Landing	B.C.	90 50
Johnson's Mills	N.B.	37 01
Johnston's River	P.E.I.	400 00
Johnstown	N.S.	53 50
Johnville	N.B.	149 25
Jolicure	N.B.	134 00
Jollimore	N.S.	180 95
Joly	P.Q.	97 25
Jones Falls	Ont.	263 00
Jonquiere Ouest	P.Q.	141 65
Jordan Bay	N.S.	106 75
Jordan Bay, East Side	N.S.	295 30
Jordan Ferry	N.S.	92 50
Jordan Mountain	N.B.	23 00
Jordan River	Sask.	116 99
Jordanville	N.S.	50 00
Joseph Farm	P.Q.	14 30
Josephine	Sask.	28 85
Joubert	P.Q.	50 00
Joyal	P.Q.	13 27
Joynt	P.Q.	19 48
Jubilee	P.Q.	29 40
Juddhaven	Ont.	442 65
Judge	Ont.	189 50
Judique	N.S.	252 25
Judique Intervale	N.S.	15 00
Judique South	N.S.	197 25
Julien	P.Q.	63 70
Jumping Pound	Alberta	133 65
Juniper	N.B.	779 17
Juniper Island (bureau d'été)	Ont.	692 00
Juniper Mount	N.S.	20 00
Juniper Station	N.B.	220 50
Junor	Sask.	228 92
Jura	B.C.	94 50
Juvenile Settlement	N.B.	47 00
Kahshe Lake (bureau d'été)	Ont.	150 00
Kakawis	B.C.	55 00
Kaleland (fermé 31-5-25)	Alberta	Nil
Kalevala	Man.	41 50
Kamouraska-aux-Cotes	P.Q.	96 78
Kanata	Alberta	51 00
Kananaskis	Alberta	138 00
Kanawana (bureau d'été)	P.Q.	150 00
Kane	Man.	379 89
Kannon	P.Q.	105 00
Kantenville	Sask.	57 00
Kanyengeh	Ont.	14 00
Karluk	Sask.	41 25
Kashabowie	Ont.	311 69
Kavanagh	Alberta	82 70
Kavanagh Mills	N.S.	7 61
Kawartha Park (bureau d'été)	Ont.	360 00
Kawene	Ont.	105 50
Kayville	Sask.	377 20
Kazubazua Station	P.Q.	252 00
Kealey Springs	Sask.	31 00
Keatley	Sask.	25 95
Kedgemakooge (bureau d'été)	N.S.	Nil
Kedron	N.B.	22 00
Keephills	Alberta	142 40
Kegaska	P.Q.	Nil
Keithley Creek	B.C.	136 27
Kelly	P.Q.	166 00
Kellyvale	Sask.	20 05
Kelly's Cross	P.E.I.	224 42
Kelsey Bay (ouvert 16-1-26)	B.C.	62 25
Kelso	Ont.	155 64
Kempt Road	N.S.	64 76
Kempt Road Hill	P.Q.	35 50
Kempt Shore	N.S.	214 22
Kempt Town	N.S.	125 62
Kenlis (fermé 28-8-25)	Sask.	10 94
Kenloch	N.S.	146 05
Kennebecasis Island	N.B.	39 00
Kennington Cove	N.S.	18 00
Kenogami Lake	Ont.	199 25
Keno Hill	Yukon	257 30
Kensington Heights	Ont.	(a)
Kent Boom	N.B.	41 00
Kent Lake	N.B.	46 00
Kentvale	Ont.	174 51
Keppoch	N.S.	18 30
Kermaria	Sask.	88 35
Kerndale	Alberta	16 50
Kerry	N.B.	17 00
Kersey	Alberta	53 99
Kersley	B.C.	227 70
Kessler	Alberta	50 00
Ketch Harbour	N.S.	110 41
Kevisville	Alberta	74 00
Kew	Alberta	161 50
Kewanna	Man.	120 25
Kewstoke	N.S.	53 50
Key Junction	Ont.	406 55
Keystone	Alberta	82 28
Key West	Sask.	38 00
Khartum	Ont.	50 00
Kieville	Sask.	37 50
Kilfoil	N.B.	38 01
Kilgard	B.C.	224 29
Kilkenny	Man.	16 00
Kilkerran	B.C.	77 00
Killaloe	Ont.	110 00
Killam's Mills	N.B.	86 25
Killarney Lake	Alberta	50 35
Killdeer	Sask.	21 47
Killowen	N.B.	25 00
Kiltarlity	N.S.	10 50
Kilronan	Sask.	38 00
Kilwinning	Sask.	44 00
Kilwinning Siding	Sask.	120 00
Kimball	Alberta	234 75
Kimberley	P.Q.	45 00

(a) Pour les recettes, voir London (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.

Bureaux non comptables—*Suite*

Nom du bureau	Province	Recettes
		$ c.
Kimsquit (bureau d'été) (fermé 31-3-26)	B.C.	Nil
Kinbrae	Sask.	63 77
Kincardine	N.B.	55 00
Kincolith	B.C.	212 51
Kincorth	Sask.	257 75
King Grove	N.S.	22 00
Kinglake	Ont.	111 25
Kingross	N.S.	25 00
Kingsburg	N.S.	148 82
Kingsclear	N.B.	439 02
Kingscroft	P.Q.	127 00
Kingscroft	N.B.	41 00
Kingsford	Sask.	131 63
Kingsgate	B.C.	414 00
King's Head	N.S.	74 35
Kingsland	Sask.	142 10
Kingsley (fermé 13-8-25)	Man.	11 36
Kingsmere	P.Q.	45 00
Kingston Mills	Ont.	56 30
Kingston Station	Ont.	(*b*)
Kingston sub-office n° 1 (fermé temporairement 16-4-25) (rouvert 24-7-25)	Ont.	(*b*)
Kingston Village	N.S.	195 05
Kingsville	N.S.	100 00
Kingsway (bureau d'été)	Ont.	439 70
Kinikinik	Alberta	12 00
Kinloss	Ont.	222 00
Kinmundy	Alberta	140 35
Kinosota	Man.	249 00
Kinsac	N.S.	37 95
Kinsman's Corners	N.S.	909 65
Kintail	Ont.	200 15
Kintore	N.B.	117 50
Kippenville	Alberta	50 52
Kirkhill	N.S.	25 05
Kirkhill	Ont.	Nil
Kirkman Creek	N.W.T.	33 00
Kirkmount	N.S.	8 00
Kirkness	Man.	46 57
Kirk's Ferry	P.Q.	852 00
Kirkwood	N.B.	19 00
Kirouac	P.Q.	196 05
Kiskisink	P.Q.	304 74
Kispiox	B.C.	13 00
Kitigan	Ont.	98 40
Kitigan Station	Ont.	79 00
Kitimat Mission	B.C.	145 18
Kivikoski	Ont.	30 95
Klamath	Sask.	33 40
Kleczkoswki	Sask.	102 82
Kleefeld	Man.	94 05
Kleskun Hill	Alberta	6 00
Klintonel	Sask.	60 00
Klueys Bay (bureau d'été)	Ont.	199 50
Knappen	Alberta	69 89
Knightington	Ont.	72 00
Knight Inlet (bureau d'été)	B.C.	120 20
Knob Hill	Alberta	195 00
Knouff Lake (bureau d'été)	B.C.	25 25
Knowles	N.S.	87 00
Knowlton Landing	P.Q.	105 02
Knoxbridge	P.Q.	81 00
Knoydart	N.S.	44 95
Knutsford	B.C.	126 40
Koostatak	Man.	168 33
Kootenay Bay	B.C.	189 93
Kopernick	Alberta	25 00
Korah	Ont.	62 00
Kouchibouguac Beach	N.B.	73 01
Kowkash	Ont.	141 70
Krakow	Alberta	49 00
Krasne	Sask.	18 25
Kristnes	Sask.	35 00
Krupp	Sask.	166 55
Kulish	Man.	61 25
Kuper Island	B.C.	272 20
Kyuquot	B.C.	135 75
Kynoch	Ont.	95 53
La Baleine	P.Q.	50 00
Labarre	P.Q.	144 30
La Barrière	P.Q.	45 00
Labissonnière	P.Q.	54 00
Labonneville	P.Q.	82 25
La Boucane	P.Q.	22 50
La Branche	P.Q.	37 00
Labrecque	P.Q.	15 00
Labrie	P.Q.	63 25
La Butte	P.Q.	48 00
Lac à Beauce	P.Q.	82 50
Lac Archambault (bureau d'été)	P.Q.	280 00
Lacadena	Sask.	552 30
Lac à Foin	P.Q.	33 00
Lac à Laurent	P.Q.	21 00
Lac à la Truite (bureau d'été)	P.Q.	55 25
La Calmette	Alberta	19 50
Lac aux Brochets	P.Q.	35 00
Lac Beauport	P.Q.	72 16
Lac Bellemare	P.Q.	225 70
Lac Bellevue	Alberta	6 40
Lac Bitobig	P.Q.	80 54
Lac Bouchette Station	P.Q.	597 05
Lac Canard	Alberta	Nil
Lac Cardinal	Alberta	28 25
Lac Castor	P.Q.	31 50
Lac Charlebois (bureau d'été)	P.Q.	45 00
Lac Chat	P.Q.	80 40
Lac Cornu (bureau d'été)	P.Q.	56 00
Lac David	P.Q.	45 00
Lac des Commissaires (fermé 3-11-25)	P.Q.	3 16
Lac Désert	P.Q.	92 55
Lac des Pins (bureau d'été)	P.Q.	27 00
Lac Duhamel (bureau d'été)	P.Q.	25 00
Lac Echo	P.Q.	204 00
Lac Francais	P.Q.	89 10
Lac Gagnon (bureau d'été)	P.Q.	32 50
Lac Grosleau	P.Q.	87 13
Lac Guindon (bureau d'été)	P.Q.	155 00
Lachenaie	P.Q.	260 00
Lachine Rapids	P.Q.	58 00
Lac Labelle	P.Q.	160 00
Lac la Biche Mission	Alberta	73 45
Lac la Motte	P.Q.	9 00
Lac la Nonne	Alberta	86 37
Lac la Pêche	P.Q.	250 00
Lac la Ronge	Sask.	154 50
Lac Makamik	P.Q.	28 00
Lac Manitou Sud (bureau d'été)	P.Q.	58 05
Lac Marois	P.Q.	305 02
Lac Nantel	P.Q.	227 25
La Conception Station	P.Q.	91 98
Laconia	N.S.	57 50
Lacordaire	Sask.	77 25
La Corey	Alberta	49 00
Lacoste	P.Q.	159 75
Lac Pacquin (bureau d'été)	P.Q.	34 00

(*b*) Pour les recettes, voir Kingston (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.

Bureaux non comptables—*Suite*

Nom du bureau	Province	Recettes $ c.
Lac Pinault	P.Q.	134 50
Lac Renaud (bureau d'été)	P.Q.	20 00
La Croche	P.Q.	152 35
Lac St. Pacôme	P.Q.	269 53
Lac St. Paul	P.Q.	75 25
Lac Sergent	P.Q.	72 90
Lac Simon (bureau d'été)	P.Q.	Nil
Lac Supérieur	P.Q.	205 75
Lactor	P.Q.	26 25
Lac Thibeault	P.Q.	55 50
Lac Tremblant (bureau d'été)	P.Q.	131 00
Lac Unique	N.B.	65 00
La Cyr	P.Q.	10 00
Lacy Road	N.S.	13 00
La Décharge	P.Q.	358 22
La Descente des Femmes	P.Q.	65 50
Ladrière	P.Q.	100 00
LaDurantaye	P.Q.	440 00
Ladywood	Man.	75 00
Lafayette	P.Q.	102 50
La Ferme	P.Q.	188 50
Lafrance	P.Q.	28 00
Lagacé	P.Q.	88 00
Lagaceville	N.B.	119 87
Lagadelle	P.Q.	35 00
Laganière	P.Q.	81 00
Laggan	N.S.	54 95
La Glace	Alberta	91 75
La Gorgendière	P.Q.	296 25
La Grande Pointe	P.Q.	62 00
La Have Island	N.S.	211 25
Laidlaw	B.C.	264 04
Laird	Ont.	37 00
Lake	Ont.	39 00
Lake Ainslie (E. Side)	N.S.	59 49
Lake Ainslie (S. Side)	N.S.	30 30
Lake Ainslie (W. Side)	N.S.	34 00
Lake Ainslie Chapel	N.S.	9 00
Lake Annis	N.S.	140 75
Lake Aylmer	P.Q.	122 25
Lakeburn	N.B.	27 00
Lake Cayamont	P.Q.	205 85
Lake Couchiching (bureau d'été)	Ont.	371 00
Lakedale	N.S.	33 00
Lake Doucette	N.S.	80 00
Lake Eliza	Alberta	34 00
Lake Edward	N.B.	50 00
Lake Egmont	N.S.	92 07
Lakefield	P.Q.	296 89
Lake Francis Station	Man.	302 34
Lake Geneva	Alberta	35 75
Lake George, Kings	N.S.	63 50
Lakehurst	Ont.	230 00
Lake Isle	Alberta	66 30
Lake L'Achigan (bureau d'été)	P.Q.	198 00
Lakeland	Man.	185 70
Lake La Rose	N.S.	17 00
Lake McGregor	Alberta	67 15
Lake Majeau	Alberta	140 29
Lake Midway	N.S.	35 00
Lake Munro	N.S.	32 00
Lake Opinicon	Ont.	85 00
Lakepark	Sask.	79 60
Lake Paul	N.S.	48 00
Lake Ramsay	N.S.	36 00
Lakesend	Alberta	108 00
*Lake Shaw	B.C.	25 00
Lake St. Charles	P.Q.	53 70
Lakeside	P.Q.	(*a*)
Lake Stream	N.B.	9 00
Lake Thelma	Alberta	31 00
Lake Thomas	N.S.	31 00
Laketon	N.B.	24 00
Lake Uist	N.S.	51 00
Lakevale	N.S.	124 75
Lakeview	N.S.	20 00
Lakeview	P.Q.	64 80
Lake View House (bureau d'été)	P.Q.	104 50
Lakeville	N.S.	247 60
Lake William	P.Q.	57 00
Lalancette	P.Q.	7 00
Lalement (ouvert 24-8-25)	P.Q.	49 50
Lambert Corners	P.Q.	27 41
La Merisière	P.Q.	66 70
La Miche	P.Q.	28 03
Lammermoor	Ont.	53 00
La Montagne	P.Q.	32 50
La Montee	P.Q.	112 00
Lamorandière	P.Q.	20 00
La Motte	P.Q.	297 75
L'Amoureux	Alberta	73 25
Lamy	P.Q.	148 61
Lanark	N.S.	61 30
La Nation	P.Q.	73 00
Lancelot	Ont.	42 00
Landmark	Man.	21 75
Landry	N.B.	59 20
Landscape (fermé 18-4-25)	Sask.	Nil
Lands End	N.B.	49 00
Lang Bay	B.C.	317 55
Langmeade	Sask.	55 00
Languedoc	P.Q.	132 59
Langvale	Man.	37 20
Lanoraie Station	P.Q.	45 00
La Normandie	P.Q.	20 00
Lansdowne	N.S.	42 00
Lansdowne Station	N.S.	286 00
L'Anse à Brillant	P.Q.	190 10
L'Anse à Fougère	P.Q.	69 10
L'Anse à Giles	P.Q.	125 00
L'Anse à Giles Station	P.Q.	102 05
L'Anse à la Cabane	P.Q.	94 85
L'Anse à la Croix	P.Q.	98 15
L'Anse aux Cousins	P.Q.	477 00
L'Anse à Valleau	P.Q.	103 00
Lantier	P.Q.	107 00
Lanuke	Alberta	156 15
La Passe	Ont.	351 00
Lapeyère	P.Q.	52 50
La Petite Rivière St. François	P.Q.	452 00
La Plaine	P.Q.	135 44
La Plante	N.B.	35 51
Lapland	N.S.	99 00
La Pointe	N.S.	28 20
L'Archevêque	N.S.	12 95
Lardo	B.C.	240 19
L'Ardoise Highlands	N.S.	33 30
L'Ardoise West	N.S.	222 20
La Renaudière	P.Q.	88 36
La Rochelle	Man.	172 50
Larouche	P.Q.	243 01
Lascelles	P.Q.	163 63
Laskay	Ont.	70 09
La Société	P.Q.	61 52
Lasswade	Ont.	94 32
Last Lake	Alberta	53 50
Last Mountain	Sask.	32 50
La Tabatière	P.Q.	36 75
Latchford Bridge	Ont.	55 00
Lathom	Alberta	233 62

(*a*) Pour les recettes, voir Montréal (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.
*Crédit autorisé, mais ce nouveau bureau n'est pas encore ouvert.

Bureaux non comptables—*Suite*

Nom du bureau	Province	Recettes	Nom du bureau	Province	Recettes
		$ c.			$ c.
Lattie's Brook	N.S.	202 80	Le Petit Bois Franc	P.Q.	66 79
Latourelle	P.Q.	29 75	Le Pré	P.Q.	48 25
Launay	P.Q.	108 66	Le Rocher	P.Q.	27 50
Launching Place	P.E.I.	86 50	Lerwick	N.B.	67 00
Laureat	P.Q.	47 00	Les Boules	P.Q.	230 90
Laurel	P.Q.	75 00	Les Caps	P.Q.	35 20
Laurin	Ont.	140 25	Les Chenaux	P.Q.	50 03
Laval	P.Q.	113 50	Lesdale (fermé 1-1-26)	Man.	1 58
Laval Sur le Lac	P.Q.	130 00	Les Dalles	P.Q.	12 00
Lavaltrie Station	P.Q.	60 00	Les Fonds	P.Q.	186 48
Lavant	Ont.	30 00	Les Hauteurs	P.Q.	90 00
Laventure (ouvert 1-11-25)	Sask.	52 00	Leskard	Ont.	94 00
La Vernière	P.Q.	75 00	Les Lacs (bureau d'été)	P.Q.	61 00
Lavery	P.Q.	47 05	Leslie	P.Q.	194 00
Lavesta	Alberta	76 37	Lessard	Alberta	81 10
Lavington	B.C.	243 50	Les Saules	P.Q.	82 00
Lavinia	Man.	292 42	Les Trois Ruisseaux	P.Q.	85 00
Lavoie	P.Q.	17 00	Les Vieilles Forges	P.Q.	36 00
Lawn Hill	B.C.	43 75	Letang	N.B.	47 05
Lawrence Station	N.B.	408 95	L'Etête	N.B.	257 25
Lawrie	Sask.	16 00	Letterkenny	Ont.	18 00
Lawsonburg	Alberta	77 80	Lettonia	Man.	71 20
Lawton	Alberta	16 95	Levesque	N.B.	26 00
Leafland	Alberta	8 10	Levy Settlement	N.S.	24 00
Leakville	Sask.	17 00	Lewis	Man.	147 01
Lealholme (fermé 31-3-25)	Alberta	Nil	Lewis Bay West	N.S.	19 00
Leaman	Alberta	192 20	Lewis Cove Road	N.S.	24 50
Leamington	N.S.	75 00	Lewisham	Ont.	36 00
Lear	B.C.	161 00	Lewis Mountain	N.B.	55 00
Leary	Man.	51 00	Lewis Mountain	N.S.	14 00
Leaside	Ont.	3,938 68	Lewiston	N.S.	44 00
Leasowe	Alberta	17 60	Lewisville	N.B.	1,117 25
Leaskdale	Ont.	159 00	Lewiswyn	Sask.	8 00
Leavitt	Alberta	70 10	Lexington	N.S.	30 00
Leblanc	N.B.	54 75	Libau	Man.	490 18
Le Bouthillier	N.B.	215 20	Libreville	Man.	36 00
Le Cordon	P.Q.	83 01	Lidgett	Sask.	161 10
L'Echourie	P.Q.	185 70	Lidstone	Man.	83 55
Le Clair	Sask.	82 40	Lightwoods	Sask.	23 00
Ledwyn	Man.	36 05	Ligny St. Flochel	P.Q.	142 00
Leech	N.B.	98 00	Likely	B.C.	430 63
Leeshore	Alberta	17 00	Lilac	Sask.	303 59
Lee Valley	Ont.	89 02	Liliendale	Alberta	26 00
Leeville	Ont.	138 70	Lillestrom	Sask.	53 00
Lefaive's Corners	Ont.	33 00	Lillesve	Man.	70 05
Lefebvre	P.Q.	150 50	Lillyfield	Man.	45 00
Leger Brook	N.B.	44 20	Lily	N.S.	78 75
Légère	N.B.	99 25	Lily Bay	Man.	39 00
Légère Corner	N.B.	35 00	Lilydale	Sask.	55 00
Légerville	N.B.	32 65	Lily Plain	Sask.	45 00
Leggatt's Point	P.Q.	425 94	Lily Vale (fermé 30-6-25)	N.S.	47
Legrand (fermé 11-6-25)	B.C.	15 00	Lime Hill	N.S.	32 01
Leifur (fermé 29-5-25)	Man.	Nil	Limestone Lake	Alberta	33 00
Leighmore	Alberta	51 00	L'Immaculée Conception	P.Q.	135 00
Leighside	N.B.	65 75	Linaria	Alberta	77 00
Leighton	Alberta	138 63	Lindale	Alberta	113 05
Leinan	Sask.	185 66	Lindsay	N.B.	200 50
Leitche's Creek	N.S.	118 00	Lineham	Alberta	82 24
Leitche's Creek Station	N.S.	185 25	Linfield	Alberta	27 05
Leitchville	Sask.	28 50	Lingan	N.S.	220 50
Leith	Ont.	150 20	Linton Junction	P.Q.	267 86
Lejac	B.C.	205 70	Linton's	N.B.	126 70
Leland	Ont.	17 00	Linville (fermé 1-11-25)	N.B.	20 00
Lemay	P.Q.	20 92	Linwood	N.S.	215 70
Leminster	N.S.	80 25	Lisburn	Alberta	242 40
Lemonville	Ont.	135 25	Liscombe Mills	N.S.	83 50
Lennard	Man.	126 95	Lisgar Station	P.Q.	288 20
Lennox	N.S.	31 00	Lismore	N.S.	77 95
Lennox Ferry	N.S.	174 00	Lisson	N.B.	6 00
Lennox Island	P.E.I.	24 00	Listerville	N.B.	24 00
Leo	Alberta	265 17	Litchfield	N.S.	120 50
Leofnard (rouvert 16-12-25)	Sask.	76 00	Little Aldouane	N.B.	128 00
Leonard de Matapedia	P.Q.	47 00	Little Bartibog	N.B.	39 00
Leopold	P.Q.	35 25	Little Bass River	N.S.	277 90

Bureaux non comptables—*Suite*

Nom du bureau	Province	Recettes $ c.
Little Beach	N.B.	28 50
Little Branch	N.B.	150 00
Little Bras d'Or (South Side)	N.S.	20 25
Little Brook Station	N.S.	152 00
Little Buffalo (antérieurement Carrolton)	Sask.	59 33
Little Bullhead	Man.	60 85
Little Cape	N.B.	207 10
Little Dover	N.S.	74 25
Little Gaspe	P.Q.	78 50
Little Harbour	N.S.	66 80
Little Judique	N.S.	66 53
Little Judique Ponds	N.S.	95 00
Little Liscombe	N.S.	18 00
Little Lorraine	N.S.	58 00
Little Mabou	N.S.	10 00
Little Narrows	N.S.	250 19
Little Pabos	P.Q.	449 00
Little Pabos River	P.Q.	74 00
Little Plume	Alberta	44 70
Little Port L'Hébert	N.S.	44 75
Little Prairie	Alberta	64 20
Little Rapids	Ont.	142 72
Little Ridge	N.B.	31 00
Little River Chéticamp	N.S.	28 00
Little River West	P.Q.	235 22
Little River	N.B.	356 50
Little River Harbour	N.S.	56 95
Little Rocher	N.B.	38 65
Little Shippigan	N.B.	80 00
Little Tancook	N.S.	110 30
Little Tracadie	N.B.	50 00
Little Woody	Sask.	115 25
Little York	P.E.I.	409 20
Livingstone Cove	N.S.	51 50
Lizard Lake	Sask.	11 00
Lloyds	N.S.	34 15
Lloyds' Hill	Alberta	48 50
Lobley	Alberta	201 74
Lobo	Ont.	183 73
Lobster Beach	N.B.	14 00
Lochaber Bay	P.Q.	211 02
Lochaber Mines	N.S.	67 50
Loch Ban	N.S.	10 00
Lochdale	B.C.	238 60
Lochend	Alberta	30 50
Loch Katrine	N.S.	83 96
Loch Lomond	N.S.	23 00
Loch Lomond West	N.S.	29 70
Loch Monar	Man.	28 66
Lochside	N.S.	51 25
Lochvale (antérieurement Slave Lake Station)	Alberta	73 25
Lockeport	B.C.	515 19
Lockhart (fermé 31-12-25)	Alberta	50 97
Lochartville	N.S.	387 10
Lockport	Man.	349 28
Locksteed	N.B.	22 00
Locre	Man.	73 67
Lodore	Ont.	22 00
Loganville	N.S.	91 15
Logberg	Sask.	37 50
Logoch	Man.	20 25
Log Valley	Sask.	56 00
Lombardy	Ont.	519 00
London sub-office No. 5	Ont.	(*a*)
London sub-office No. 6	Ont.	(*a*)
London sub-office No. 7	Ont.	(*a*)
London sub-office No. 9	Ont.	(*a*)
London Tambling's Corners	Ont.	(*a*)
London (sub-office University)	Ont.	(*a*)
Londonderry	N.B.	18 10
Londonderry Station	N.S.	468 32
Lonely Lake	Man.	139 52
Lone Rock	Sask.	52 05
Lonesome Butte	Sask.	56 10
Lone Spruce	Sask.	6 50
Long Creek	N.B.	51 70
Long Hill	N.S.	18 00
Long Island Main	N.S.	2 00
Long Lake	Ont.	172 70
Long Point	N.S.	242 00
Long Point	N.B.	30 00
Long Point of Mingan	P.Q.	160 07
Long Reach	N.B.	155 00
Longs	N.S.	16 50
Longs' Cove	N.B.	26 25
Longview	Alberta	215 00
Longworth	B.C.	518 15
Lonira	Alberta	75 00
Looma	Alberta	90 82
Loon	Ont.	80 00
Loon Forks	Sask.	25 50
Loon Lake	Sask.	105 00
Loos	B.C.	109 05
Loranger	P.Q.	135 65
Loree	Ont.	51 00
Lorenzo	Sask.	44 00
Lorimer Lake	Ont.	14 00
Lorne	N.B.	87 25
Lorne	P.Q.	162 82
Lorne	Ont.	45 00
Lorne Creek	B.C.	61 50
Lorne House (bureau d'été)	P.Q.	286 00
Lorne Park	Ont.	290 50
Lorne Mine	B.C.	124 46
Lornevale	N.S.	38 50
Lorneville	N.S.	149 00
Lorneville	N.B.	128 00
Lost River	P.Q.	142 21
Lost River	Sask.	162 45
Louisa	P.Q.	77 00
Louise Docks (bureau d'été)	P.Q.	Nil
Louis Creek	B.C.	168 50
Louis Head	N.S.	156 96
Lourdes	N.S.	212 95
Lourdes du Blanc Sablon	P.Q.	56 60
Louvain (fermé 31-1-26)	Sask.	15 05
Low Bush	Ont.	202 06
Lowell	N.B.	15 00
Lowe Inlet (bureau d'été)	B.C.	92 21
Lower Abougoggin	N.B.	42 00
Lower Branch	N.S.	64 00
Lower Burlington	N.S.	140 00
Lower Burnside	N.S.	34 00
Lower Caledonia	N.S.	139 60
Lower Cape	N.B.	37 20
Lower Cape Bald	N.B.	9 00
Lower Capilano (ouvert 16-1-26)	B.C.	45 00
Lower Clarke Harbour	N.S.	146 00
Lower Concession	N.S.	131 65
Lower Coteau Road (ouvert 1-11-25)	N.B.	19 00
Lower Cove	N.S.	69 29
Lower Derby	N.B.	82 50
Lower East Chezzetcook	N.S.	75 50
Lower Economy	N.S.	160 00
Lower Eel Brook	N.S.	52 00
Lower Escuminac	N.B.	47 73
Lower Five Islands	N.S.	236 00
Lower Gagetown	N.B.	56 50
Lower Greenville	N.S.	26 00

(*a*) Pour les recettes, voir London (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.

Bureaux non comptables—*Suite*

Nom du bureau	Province	Recettes $ c.
Lower Gueguen	N.B.	63 00
Lower Hillsdale	N.S.	47 00
Lower Ireland	P.Q.	240 02
Lower Jordan Bay	N.S.	94 00
Lower Kingston	N.B.	82 80
Lower La Have	N.S.	264 79
Lower Meagher's Grant	N.S.	101 50
Lower Melbourne	N.S.	35 30
Lower Middle River	N.S.	22 70
Lower Millstream	N.B.	349 50
Lower Montague	P.E.I.	234 18
Lower Mount Thom	N.S.	39 00
Lower Napan	N.B.	150 00
Lower Neguac	N.B.	380 70
Lower Newcastle	N.B.	128 75
Lower New Cornwall	N.S.	43 25
Lower Northfield	N.S.	56 00
Lower North Grant	N.S.	67 00
Lower Prospect	N.S.	14 00
Lower River Inhabitants	N.S.	114 50
Lower Rose Bay	N.S.	181 90
Lower St. Esprit	N.S.	38 00
Lower St. Charles	N.B.	58 00
Lower Sackville	N.S.	66 00
Lower Sandy Point	N.S.	219 95
Lower Sapin	N.B.	36 00
Lower Saulnierville	N.S.	252 35
Lower Selmah	N.S.	124 70
Lower Shag Harbour	N.S.	63 20
Lower Ship Harbour	N.S.	253 80
Lower Ship Harbour East	N.S.	261 00
Lower South River	N.S.	57 75
Lower Springfield	N.S.	16 00
Lower Washabuck	N.S.	41 00
Lower Wedgeport	N.S.	331 44
Lower Wentworth	N.S.	52 00
Lower West Jeddore	N.S.	191 94
Lower West Pubnico	N.S.	235 75
Lower Whitehaven	N.S.	111 20
Low Point	N.S.	129 75
Lozelle	B.C.	68 07
Lozier Settlement	N.B.	191 25
Lucasville	N.S.	20 10
Lucerne	P.Q.	75 60
Lugar	N.B.	19 50
Luella	Sask.	196 14
Lumsden Beach (bureau d'été)	Sask.	94 26
Lundemo	Alberta	48 82
Lundy	N.S.	32 00
Lunnford	Alberta	184 13
Lussier	P.Q.	299 25
Lutes Mountain	N.B.	57 50
Luzan	Alberta	30 00
*Lyalta	Alberta	10 00
Lydiatt	Man.	400 48
Lynche River	N.S.	11 50
Lyndon	Alberta	60 45
Lynnville (fermé 1-7-25)	Ont.	2 20
Lyttleton	N.B.	77 70
Lytton	P.Q.	94 05
McAdam's Lake	N.S.	25 00
McArras Brook	N.S.	38 00
McArthur (ouvert 1-7-25)	N.S.	50 25
McArthur's Mills	Ont.	336 35
McAulay's	N.S.	31 00
McBean	P.Q.	49 50
McCluskey	N.B.	15 40
McCormack	N.S.	47 25
McCreadyville	N.S.	69 00
McCrackens Landi ng (bureau d'été)	Ont.	175 00
McCrae	Ont.	73 00
McDonald Glen	N.S.	15 50
McDonald Hills	Sask.	70 00
McDonald Siding	Ont.	20 00
McDonaldville	Alberta	94 00
McDougall	Ont.	180 00
McEachern	Sask.	15 05
McEachern Mills	N.S.	13 50
McElhanney	Sask.	78 00
McFarlane Lake	Ont.	32 00
McGivney Junction	N.B.	282 00
McGrath Cove	N.S.	49 36
McGrath Mountain	N.S.	11 00
McGregor Bay	Ont.	230 52
McInnis Creek	Ont.	16 00
McIntosh	Ont.	229 64
McIntosh Springs	Ont.	59 00
McIntyre	Ont.	75 00
McIntyre's Lake	N.S.	140 44
McIntyre's Mountain	N.S.	17 50
McKee's Mills	N.B.	141 80
McKendrick	N.B.	70 20
McKenzie East Bay	N.S.	18 00
McKinleyville	N.B.	105 19
McKinnon's Brook	N.S.	10 00
McKinnon's Harbour	N.S.	115 00
McKinnon's Hill	N.B.	171 32
McKinnon's Settlement	N.S.	72 00
McLaren	Sask.	50 00
McLaughlin	Alberta	46 50
McLaughlin Road	N.B.	54 00
McLean	Ont.	44 25
McLean	N.B.	48 00
McLean Cove (ouvert 1-7-25)	N.S.	23 50
McLeanville	N.S.	25 20
McLellan's Mountain	N.S.	12 95
McLeod Point	N.S.	19 11
McLeod Siding	N.B.	39 60
McLure	B.C.	83 50
McMillan	N.B.	20 00
McMorran	Sask.	25 00
McMunn	Man.	100 40
McMurdo	B.C.	109 60
McMurphy	B.C.	67 00
McMurrich	Ont.	34 00
McNab's Cove	N.S.	190 63
McNairn	N.B.	39 03
McNamee	N.B.	273 84
McNaughton	N.S.	18 00
McNeill's Mills	P.E.I.	240 00
McNeil's Vale	N.S.	16 00
McNeily's	N.S.	52 50
McNutt's Island	N.S.	12 00
McPhee's Corner	N.S.	42 00
McPherson	N.S.	47 00
McPherson's Ferry	N.S.	90 15
McPherson's Mills	N.S.	94 00
McQuade	N.B.	10 00
McRae	Alberta	17 00
McTavish	Man.	247 38
Mabella	Ont.	304 20
Mabel Lake	B.C.	60 00
Machey (ouvert 3-11-25) (fermé 2-12-25)	Ont.	1 12
Mabou Harbour	N.S.	12 00
Mabou Harbour Mouth	N.S.	36 45
Mabou Mines	N.S.	16 50
Macalister	B.C.	102 85
Macdiarmid	Ont.	424 25

*Crédit autorisé, mais ce nouveau bureau n'est pas encore ouvert.

Bureaux non comptables—*Suite*

Nom du bureau	Province	Recettes $ c.
MacDougall's	N.B.	107 75
Mackdale	N.S.	32 00
MacKayville	P.Q.	78 00
Mackey's Station	Ont.	303 43
Macpes	P.Q.	107 10
Macross	Man.	36 25
Macworth	Sask.	46 75
Mader's Cove	N.S.	134 70
Madeline	Man.	27 58
Madran	N.B.	47 00
Maeshowe	Sask.	129 10
Mafeking	Man.	438 47
Maganasippi	P.Q.	Nil
Magnesite	P.Q.	160 00
Magoffin Spur (ouvert 15-10-25)	B.C.	50 00
Magpie	P.Q.	115 45
Magundy	N.B.	225 50
Mahaska	Alberta	91 90
*Maidens	Ont.	25 00
Mailhiot	P.Q.	52 00
Maillard	P.Q.	64 05
Mailloux	P.Q.	79 45
Mainadieu Shore (ouvert 23-10-25)	N.S.	20 50
Main Centre	Sask.	237 25
Main River	N.B.	222 28
Main Stream	N.B.	5 00
Maitland Forks	N.S.	27 00
Makinson	B.C.	136 70
Malaga Gold Mines	N.S.	153 50
Malagawatch	N.S.	39 00
Malby	Sask.	25 50
Mal Bay	P.Q.	173 00
Malden	N.B.	60 00
Malenfant (ouvert 10-3-26)	P.Q.	15 00
Malignant Cove	N.S.	186 54
Malisect	N.B.	66 50
Malmaison	P.Q.	131 00
Malmo	Alberta	112 10
Malone	Ont.	202 90
Maloneck	Sask.	48 60
Malonton	Man.	294 00
Maloy	Alberta	51 55
Maltais	N.B.	32 00
Maltempeque	N.B.	44 50
Malvern	Ont.	286 50
Malvina	P.Q.	181 56
Mamette Lake	B.C.	9 00
Manasette Lake	N.S.	53 81
Mance (fermé 31-1-26)	Alberta	10 31
Manche d'Epee	P.Q.	120 02
Mancroft	Sask.	38 50
Mandeville	Ont.	20 25
Manganese Mines	N.S.	22 00
Manigotagan	Man.	113 00
Manitou Beach (bureau d'été)	Sask.	230 00
Mankota	Sask.	187 19
Mann	P.Q.	20 00
Manners Sutton	N.B.	460 20
Manheim (fermé 15-8-25)	Ont.	Nil
Mann Settlement	P.Q.	29 00
Manns Mountain	N.B.	16 00
Manoir Richelieu (bureau d'été)	P.Q.	480 00
Manouan	P.Q.	204 25
Manson Creek	B.C.	Nil
Many Island	Alberta	21 98
Manuels	N.B.	89 85
Mapes	B.C.	79 45
Maple Bay	B.C.	238 60
Maple Brook	N.S.	12 00
Mapleburg	N.B.	94 00
Maple Glen	N.B.	68 30
Maple Green	N.B.	20 00
Maple Grove	P.Q.	151 78
Maple Grove	N.S.	80 00
Maple Island	Ont.	316 40
Maple Lake	Ont.	251 74
Maple Leaf	Ont.	61 25
Maple View	N.B.	45 75
Mar	Ont.	125 25
Marcelville	N.B.	24 25
Marchand	Man.	364 88
Marchantgrove	Sask.	27 00
Marchbank	N.B.	40 30
Marcil (antér. Journeau)	P.Q.	78 35
Marco	Man.	20 00
Margaree Island	N.S.	4 35
Margaret	Man.	764 03
Margaret Bay	B.C.	123 45
Margate	P.E.I.	178 10
Marguerite	B.C.	242 71
Markhamville	N.B.	57 50
Maria Capes	P.Q.	200 65
Maria de Kent	N.B.	36 15
Maria East	P.Q.	252 90
Marenthal	Sask.	38 00
Marieton	Sask.	43 60
Marieval	Sask.	51 25
Marionville	Ont.	131 50
Marius	Man.	45 10
Markland	Man.	33 58
Marlin	Sask.	25 25
Marlow	P.Q.	55 00
Marne	Sask.	40 00
Marney	Man.	33 50
Marriott's Cove	N.S.	340 64
Marriott	Sask.	56 95
Marron Valley	B.C.	34 97
Marrtown	N.B.	14 00
Marsboro	P.Q.	114 00
Marsh	N.S.	19 00
Marshall's Town	N.S.	245 00
Marshes (West Bay)	N.S.	92 95
Marshy Hope	N.S.	121 50
Marsouins	P.Q.	177 82
Martel Corners	Ont.	70 00
Marter	Ont.	77 74
Martigny	P.Q.	12 00
Martin (antérieurement Marcil) (ouvert 10-9-25)	P.Q.	122 75
Martin Brook	N.S.	128 25
Martindale	P.Q.	109 75
Martineau	P.Q.	60 00
Martin's	N.B.	83 50
Martins (fermé 31-3-25)	Alberta	Nil
Martin's Head (fermé 7-2-25)	N.B.	Nil
Martin's Lake	P.Q.	28 50
Martin Siding	Ont.	255 75
Martin's Point	N.S.	329 05
Martin's River	N.S.	414 07
Martock	N.S.	101 31
Marvelville	Ont.	171 25
Marwayne	Alberta	143 50
Mary Hill	Man.	38 10
Mary Lake	Alberta	65 10
Maryvale	N.S.	29 21
Marysville	B.C.	71 10
Mascarene	N.B.	37 25
Masinasin	Alberta	69 50
Maskawata	Man.	63 00
Maskinongé	P.Q.	99 50
Mason Point	N.S.	10 00

*Crédit autorisé, mais ce nouveau bureau n'est pas encore ouvert.

Bureaux non comptables—*Suite*

Nom du bureau	Province	Recettes	Nom du bureau	Province	Recettes
		$ c.			$ c.
*Matane East	P.Q.	15 00	Menjobagues	P.Q.	405 90
Matapedia West	P.Q.	33 50	Mentieth	Man.	141 60
Matawatchan	Ont.	272 50	Menzie	Man.	419 86
Matheson	N.S.	27 30	Menzies Bay	B.C.	410 48
Matheson Island (ouvert 15-2-26)	Man.	10 00	Mercier	P.Q.	38 00
Mathieu	P.Q.	81 84	Merland	N.S.	28 25
Matlock	Man.	333 49	Merridale	Man.	133 20
Mattes	Sask.	88 55	Merryflat	Sask.	84 25
Mattie	N.S.	59 75	Mersey Point	N.S.	72 00
Maugahn	Alberta	68 50	Methven	Man.	176 10
Maunders	Alberta	128 55	Meteghan Centre	N.S.	298 50
Mavillette	N.S.	218 00	Meteor	Sask.	34 73
Mavis Mills	N.B.	81 00	Metlakatla	B.C.	53 85
Mawcook	P.Q.	30 00	Mewassin	Alberta	85 75
Maxstone	Sask.	39 05	Meyersburg	Ont.	57 70
Maxwell	N.B.	48 25	Mézières	Man.	31 00
Maxwellton	Sask.	45 52	Micawber (fermé temporairement 31-3-25) (rouvert 1-6-25)	Man.	19 00
Maxwellton Station	N.S.	54 50	Michaud	N.B.	76 10
Mayberry	Sask.	67 25	Michaudville	P.Q.	129 00
Maybrook	Ont.	22 00	Micksburg	Ont.	220 00
Maycroft	Alberta	177 75	Middle Barney's River	N.S.	52 50
Mayfair	Sask.	82 58	Middleboro'	N.S.	49 70
Mayfield	N.S.	31 00	Middleboro	Man.	305 62
Mayflower	N.S.	63 00	Middle Cape	N.S.	18 95
Maygrove	Man.	19 00	Middle Caraquet	N.B.	254 90
Mayo	P.Q.	141 17	Middle Church	Man.	277 63
Mazama	B.C.	101 18	Middle Country Harbour	N.S.	128 70
Mazeppa	Alberta	259 27	Middle East Pubnico	N.S.	201 00
Meach Lake (bureau d'été)	P.Q.	13 02	Middlefield	N.S.	131 90
Meadow	N.S.	28 00	Middle Kouchibouguac	N.B.	36 75
Meadow	N.B.	34 00	Middle Lake	Sask.	325 55
Meadowbrook	Alberta	23 05	Middle La Have Ferry	N.S.	368 40
Meadow Creek	Alberta	30 00	Middle Manchester	N.S.	48 00
Meadow Lake	Sask.	705 66	Middlemarch	Ont.	52 24
Meadow Portage	Man.	190 75	Middlemiss	Ont.	248 58
Meadows	Man.	374 00	Middleport	Ont.	183 57
Meadow Springs	N.S.	24 50	Middle Porter's Lake	N.S.	19 00
Meadows Road	N.S.	13 00	Middle River	N.S.	205 75
Meadowvale	Man.	48 00	Middle River Centre	N.S.	24 95
Meadowvale	N.S.	47 80	Middle Ste Louise	N.B.	114 00
Meadowview	Alberta	150 00	Middle Sackville	N.S.	11 50
Meagher's Grant	N.S.	279 00	Middlesboro (fermé 30-6-25)	B.C.	18 32
Mears (ouvert 1-10-25)	Man.	57 85	Middlewood	N.S.	216 12
Meat Cove	N.S.	25 00	Midford	Ont.	11 00
Meath Park	Sask.	146 60	Midgell	P.E.I.	185 70
Meaux	P.Q.	14 75	Mid Lothian Wharf (bureau d'été)	Ont.	115 00
Mechanic's Settlement	N.B.	79 00	Midnight Lake	Sask.	245 00
Medford	N.B.	59 00	Midway	N.B.	50 62
Medika	Man.	73 44	Miguasha	P.Q.	62 57
Medora Lake	Ont.	63 42	Miguasha West	P.Q.	64 85
Meductic	N.B.	301 00	Mildred	Sask.	71 50
Meeting Lake	Sask.	110 25	Mildmay Park	Sask.	96 25
Megan	Sask.	44 99	Milford	N.S.	85 75
Meiklefield	N.S.	34 00	Milford	N.B.	428 10
Meiseners	N.S.	36 00	Milford Bay	Ont.	680 00
Mekiwin	Man.	30 50	Milford Haven	Ont.	78 25
Melanson	N.S.	165 75	Milford Haven Bridge	N.S.	34 00
Melbourne	Man.	64 93	Militia Point	N.S.	19 95
Meldrum Bay	Ont.	407 61	Milkish	N.B.	75 00
Meleb	Man.	513 05	Millar	Ont.	170 30
Melford	N.S.	75 75	Millar Hill	Ont.	70 50
Melissa	Ont.	52 20	Millbank	N.B.	117 30
Mellonville (fermé 30-11-25)	Man.	Nil	Millbrook	Man.	30 11
Mellowdale	Alberta	46 06	Mill Cove	N.S.	269 95
Melocheville	P.Q.	117 00	Mill Cove	N.B.	197 75
Melrose	N.S.	213 00	Mill Creek	N.S.	68 60
Melrose	Man.	95 20	Milledgeville	N.B.	(*a*)
Melrose Hill	N.S.	21 00	Millerfield	Alberta	57 70
Memramcook West	N.B.	572 99	Miller Lake	Ont.	65 70
Menard	P.Q.	107 50	Milleton	Sask.	94 45
Menisino	Man.	165 50			

*Crédit autorisé, mais ce nouveau bureau n'est pas encore ouvert.
(*a*) Pour les recettes, voir St-John (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.

Bureaux non comptables—*Suite*

Nom du bureau	Province	Recettes	Nom du bureau	Province	Recettes
		$ c.			$ c.
Mille Vaches	P.Q.	322 39	Montague Gold Mines	N.S.	56 50
Millville (Boularderie)	N.S.	107 70	Montagne Ronde	P.Q.	10 00
Millfield	P.Q.	85 77	Montcalm	P.Q.	113 00
Million	Man.	129 50	Montcalm Mills	P.Q.	65 00
Mill Road	N.S.	25 00	Mont Cervin	P.Q.	45 00
Millstream	P.Q.	189 06	Monteagle	N.B.	32 50
Millstream	N.B.	224 20	Monteagle Valley	Ont.	167 65
Millstream	B.C.	373 11	Monte Creek	B.C.	470 30
Milnikek	P.Q.	553 25	Montigny	P.Q.	22 75
Milton Heights	Ont.	271 82	Mont Nebo	Sask.	90 20
Milton Station	P.E.I.	265 00	Montreal, Ahuntsic	P.Q.	(*c*)
Minahico	Ont.	107 27	Montreal, Bordeaux	P.Q.	(*c*)
Minasville	N.S.	94 02	Montreal, Côte St Michel	P.Q.	(*c*)
Mine de Mica	P.Q.	53 96	Montreal, Greenfield Park	P.Q.	(*c*)
Mineral	N.B.	46 75	Montreal, Mount Royal	P.Q.	(*c*)
Mineral Rock	N.S.	31 70	Montreal, Tétreaultville	P.Q.	(*c*)
Miners Bay	Ont.	88 30	Montreal, sub-office No. 16	P.Q.	(*c*)
Mineville	N.S.	16 50	Montreal, sub-office No. 17	P.Q.	(*c*)
Mingan	P.Q.	47 28	Montreal, sub-office No. 25 (ouvert 11-1-26)	P.Q.	(*c*)
Ministik Lake	Alberta	13 00	Montreal, sub-office No. 26	P.Q.	(*c*)
Minnehaha	Sask.	53 00	Montreal, sub-office No. 28	P.Q.	(*c*)
Minnie Lake	Sask.	33 40	Montreal, sub-office No. 30	P.Q.	(*c*)
Mink Cove	N.S.	81 60	Montreal, sub-office No. 33	P.Q.	(*c*)
Mink Creek	Man.	33 00	Montreal, sub-office No. 40	P.Q.	(*c*)
Minnehik	Alberta	179 50	Montreal, sub-office No. 49	P.Q.	(*c*)
Minnewakan	Man.	35 50	Montreal, sub-office No. 54 (ouvert 5-3-26)	P.Q.	(*c*)
Minnicoganashene (bureau d'été)	Ont.	168 00	Montreal sub-office No. 55 (ouvert 11-1-26)	P.Q.	(*c*)
Minstrel Island	B.C.	243 05	Montreal sub-office No. 68	P.Q.	(*c*)
Minudie	N.S.	133 62	Montreal sub-office No. 109	P.Q.	(*c*)
Miocene	B.C.	90 00	Montreal sub-office No. 110	P.Q.	(*c*)
Mira Gut	N.S.	314 70	Montreal sub-office No. 120	P.Q.	(*c*)
Miramichi	N.S.	9 00	Montreal sub-office No. 122	P.Q.	(*c*)
Miron	P.Q.	34 82	Montreal Lake	Sask.	32 00
Mirror Lake	B.C.	105 29	Montrose	N.S.	124 35
Miscou Centre	N.B.	225 00	Mont St-Hilaire	P.Q.	260 00
Miscou Harbour	N.B.	75 00	Mont St-Pierre	P.Q.	144 00
Miscou Lighthouse	N.B.	65 00	Monvel	Alberta	33 00
Miscou Plains	N.B.	94 40	Moon Hills	Sask.	39 00
Misere	P.Q.	34 25	Moonstone	Ont.	364 55
Mispec	N.B.	55 80	Moose Bay	Man.	50 00
Mississippi Station	Ont.	166 15	Moose Brook	N.S.	91 00
Mission St. Louis	P.Q.	65 26	Moosehead	N.S.	100 60
Mississagi (fermé 1-1-26)	Ont.	33 06	Moose Hill	Ont.	23 00
Mitchell Bay	N.S.	32 50	Moosehorn	Man.	1,012 86
Mitchell's Bay	Ont.	35 20	Mooseland	N.S.	83 35
Mitchell Settlement	N.B.	11 00	Moose Lake	Man.	22 40
Mitchell Station	P.Q.	82 00	Moose Mountain	N.B.	55 50
Mitchellview	Sask.	25 00	Moose Range	Sask.	90 00
Mizpah	Alberta	66 00	Moose Ridge	Alberta	25 00
Model Farm	Sask.	81 00	Moose River (Pictou)	N.S.	64 00
Moffat	Sask.	67 45	Moose River (Cumberland)	N.S.	95 00
Moha	B.C.	82 74	Moose River Gold Mines	N.S.	171 95
Moirvale	Sask.	7 25	Moose Valley	Sask.	31 00
Moisie	P.Q.	141 60	Mooswa	Alberta	173 25
Mokomon	Ont.	67 00	Morais (ouvert 1-5-25)	N.B.	60 51
Molewood	Sask.	70 95	Moran	N.B.	71 93
Molson	Man.	600 42	Morar	N.S.	54 00
Monchy	Sask.	69 44	Moreau	P.Q.	52 29
Moncton sub-office No. 3	N.B.	(*b*)	Moreland	Sask.	188 64
Moncton sub-office No. 4	N.B.	(*b*)	Moresby (fermé 31-7-25)	B.C.	Nil
Monek	Ont.	113 25	Morganville	N.S.	29 60
Mondou (ouvert 1-5-25)	Sask.	123 00	Moricetown	B.C.	110 84
Monet	P.Q.	102 65	Morigeau	P.Q.	130 90
Monetville	Ont.	302 39	Morin	P.Q.	58 00
Monkman	Alberta	71 25	Morinus	Ont.	139 25
Monk Road	Ont.	42 00	Morisset Station	P.Q.	486 61
Monk's Head	N.S.	34 60	Morley	Alberta	410 62
Mono Centre	Ont.	142 00	Morneault	N.B.	24 50
Monominto	Man.	193 06	Morris	P.Q.	72 00
Monsell	Ont.	18 00			
Monquart	N.B.	34 46			

(*b*) Pour les recettes, voir Moncton (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.
(*c*) Pour les recettes, voir Montréal (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.

Bureaux non comptables—*Suite*

Nom du bureau	Province	Recettes $ c.
Morrisdale	N.B.	10 00
Morris Island	N.S.	21 00
Morris Land	N.S.	21 00
Morris Lake (fermé 17-4-25)	Man.	Nil
Morrison	N.S.	16 00
Morrison Lake	Ont.	27 00
Morristown	N.S.	31 20
Morrow (fermé 8-8-25)	Ont.	10 00
Morson	Ont.	263 48
Mortimer's Point	Ont.	246 50
Mortonmoor (fermé 30-4-25)	Alberta	Nil
Morvan	N.S.	18 00
Morweena	Man.	16 75
Morwick	Sask.	40 00
Mosher's Corner	N.S.	88 25
Mosher Island (ouvert 8-12-25)	N.S.	25 00
Moss Glen	N.B.	68 75
Mosten	Sask.	36 67
Motherwell	Ont.	162 50
Moulie's River	N.B.	216 92
Moulin Bersimis	P.Q.	174 00
Moulin Marin (ouvert 15-5-25)	P.Q.	302 54
Moulin Vallière	P.Q.	40 00
Mound	Alberta	118 25
Mountain Chutes	Ont.	143 51
Mountain Brook	N.B.	106 00
Mountain Road	Man.	100 50
Mountain View	Ont.	142 20
Mount Auburn	N.S.	43 50
Mount Chesney	Ont.	60 00
Mount Denison	N.S.	275 00
Mount Green	Sask.	66 95
Mount Hanly	N.S.	120 90
Mount Irwin	Ont.	47 75
Mount Julien	Ont.	446 00
Mount King	N.S.	7 00
Mount Kinsella	P.Q.	54 01
Mount Loyal	P.Q.	35 40
Mount Murray	P.Q.	230 50
Mount Oscar	P.Q.	64 00
Mount Robson	B.C.	141 55
Mount Rose	N.S.	91 90
Mount Royal	P.Q.	35 40
Mountsberg	Ont.	11 00
Mount Thom	N.S.	62 00
Mount Tolmie	B.C.	362 75
Mount Vernon	Ont.	90 70
Mount View (ouvert 1-8-25)	N.B.	21 00
Mountville	N.B.	38 00
Mount Young	N.S.	25 00
Mouth of Jemseg	N.B.	216 50
Mouth of St. Francis (rouvert 2-9-25)	N.B.	15 00
Moyerton	Alberta	136 50
Mud River	B.C.	104 00
Muirhead	Alberta	27 80
Mulga	Alberta	57 63
Mulhurst	Alberta	97 00
Mull	Ont.	307 00
Mull River	N.S.	32 00
Mulligan Ferry	P.Q.	14 50
Mundleville	N.B.	99 50
Muniac	N.B.	158 20
Munro	Ont.	179 75
Munroe's Bridge	N.S.	33 50
Murchison	Man.	15 65
Murchyville	N.S.	34 00
Murphy	Ont.	11 25
Murphy	N.S.	20 00
Murphy Cove	N.S.	234 06
Murray	N.S.	111 25
Murraydale	Sask.	71 65
Murray Road	N.B.	21 00
Murray Valley	Alberta	17 04
Murgraves Landing	B.C.	52 50
Muskoka Assembly (bureau d'été)	Ont.	138 00
Muskoka Falls	Ont.	225 00
Musclow	Ont.	58 50
Muscow	Sask.	254 50
Mushaboom	N.S.	165 40
Musidora	Alberta	63 86
Musquash	N.B.	358 15
Musselyville	P.Q.	57 30
Mutrie	Sask.	80 00
Mutton Bay	P.Q.	42 00
Myer's Cave	Ont.	55 00
Myer's Point	N.S.	5 25
Myleen	Alberta	34 75
Myncaster	B.C.	64 18
Myrtle	Ont.	264 60
Mystic	P.Q.	358 64
Nadeau	N.B.	24 03
Nadina River (ouvert 1-12-25)	B.C.	59 50
Nahma (rouvert 18-8-25)	Ont.	19 00
Nakamun	Alberta	56 78
Nampa	Alberta	180 71
Napan Bay	N.B.	95 00
Naples	Alberta	101 25
Narol	Man.	83 05
Nashton	B.C.	70 70
Nass Harbour	B.C.	158 50
Natashquan	P.Q.	215 17
Nateby	Alberta	42 80
Naud	P.Q.	65 25
Naughton Glen	Alberta	113 90
Nault (ouvert 1-10-25)	Sask.	50 00
Nazareth	P.Q.	483 88
Nazko	B.C.	31 00
Nealdale	Sask.	15 00
Neerlandia	Alberta	123 45
Neigette	P.Q.	42 00
Nellie Lake	Ont.	182 75
Nelson Reserve	N.B.	51 75
Nemegos	Ont.	283 53
Neola	Sask.	62 70
Neosho	Sask.	56 50
Nerepis Station	N.B.	193 83
Nerissa	N.S.	4 00
Nes	Man.	188 25
Nesto (fermé 4-12-25)	Ont.	Nil
Nestow	Alberta	148 56
Netherton	Sask.	17 00
Nettly Lake	Man.	33 50
Neutral Hills	Alberta	38 00
Neutral Valley	Alberta	22 80
Nevada Valley	N.S.	92 25
Neveton	Man.	36 00
Newaygo (bureau d'été)	P.Q.	165 00
Newbliss	Ont.	144 50
New Boston	N.S.	6 80
New Brigden	Alberta	320 95
New Brighton	B.C.	105 62
Newbrook	Alberta	196 30
Newburgh Junction	N.B.	325 76
Newburn	N.S.	118 50
New Canaan	Ont.	66 00
New Canada	N.S.	96 30
New Carlisle West	P.Q.	225 80
New Carlow	Ont.	209 10
Newcastle Bridge	N.B.	386 35
Newcastle Centre	N.B.	18 51
New Chester	N.S.	41 00
Newcomb	N.S.	75 00
Newcomb Corner	N.S.	74 10
New Cornwall	N.S.	112 00

Bureaux non comptables—*Suite*

Nom du bureau	Province	Recettes $ c.
New Cumberland	N.S.	53 95
New Denmark	N.B.	101 40
New Edinburgh	N.S.	166 00
Newellton	N.S.	299 21
New Elm	N.S.	18 00
Newfield	Ont.	16 00
New Flos	Ont.	42 00
New Grafton	N.S.	218 00
New Harris	N.S.	16 00
New Harris Forks	N.S.	40 00
New Haven	N.S.	154 30
New Hill	Alberta	47 47
Newholm	Ont.	54 25
New Horton	N.B.	72 75
New Ireland	P.Q.	28 00
New Jersey	N.B.	121 25
New Jerusalem	N.B.	106 50
Newlands	Sask.	30 50
New Lindsay	Alberta	68 05
New Lunnon	Alberta	24 00
New Osgoode	Sask.	153 15
Newport	Ont.	62 80
Newport	P.Q.	376 00
Newport Corner	N.S.	139 75
Newport, Lot 54	P.E.I.	64 70
Newport Station	N.S.	465 81
New Prospect	N.S.	3 50
New Richmond West (rouvert 19-10-25)	P.Q.	107 70
New Rockland	P.Q.	35 50
New Ross Road	N.S.	65 00
New Russell	N.S.	53 00
New Salem	N.S.	61 15
New Sarum	Ont.	40 00
New Scotland	N.B.	22 00
Newton Heights	N.B.	123 00
Newton Mills	N.S.	222 00
Newton Siding	Man.	542 00
Newtonville	N.S.	31 00
New Town	N.S.	87 50
New Town	N.B.	291 50
Newtown Cross	P.E.I.	136 20
New Tusket	N.S.	222 38
New Victoria	N.S.	309 50
Newville	N.S.	116 00
New Yarmouth	N.S.	25 00
Niagara Falls West End, sub-office, (ouvert 24-7-25)	Ont.	(*a*)
Nichabau	P.Q.	72 66
Nichol	B.C.	154 50
Nickelton	Ont.	89 25
Nictau	N.B.	98 25
Nictaux South (fermé 13-5-25)	N.S.	Nil
Nictaux West	N.S.	105 90
Nigado	N.B.	179 00
Nilrem	Alberta	47 00
Nine Mile Creek	P.E.I.	34 50
Nine Mile River	N.S.	363 81
Ninevah	N.S.	44 00
Niobe	Alberta	45 00
Nipissing Junction	Ont.	84 00
Nisbet	Alberta	49 00
Nisku (ouvert 1-6-25)	Alberta	155 00
Niton	Alberta	259 46
Niweme (bureau d'été)	Ont.	80 00
Nixon	Ont.	261 18
Nobleville	Sask.	34 00
Nodales (ouvert 15-11-25)	B.C.	49 50
Noel Road	N.S.	138 50
Noel Shore	N.S.	108 10
Nogies Creek	Ont.	214 85
Nolalu	Ont.	325 13
Nora	Sask.	450 40
Noral	Alberta	60 50
Nootka	B.C.	295 90
Nordin	N.B.	104 00
Norembega	Ont.	385 51
Norge	Sask.	47 00
Norham	Ont.	236 50
Normandeau	Alberta	38 15
Normanhurst	Ont.	186 25
Normandie	N.B.	27 65
North Ainslie	N.S.	40 00
Nortn Alton	N.S.	41 00
North Bloomfield	N.S.	17 00
North Bonaparte	B.C.	Nil
North Branch	Ont.	44 00
North Bulkley	B.C.	104 50
North Buxton	Ont.	239 00
Northcote	Ont.	112 18
North Earltown	N.S.	22 41
North East Mabou	N.S.	26 05
North East Margaree	N.S.	253 70
North East Point	N.S.	139 00
North Esk Boom	N.B.	36 00
Northern Valley	Alberta	175 50
Northfield (Lunenburg)	N.S.	106 00
Northfield (Queens)	N.S.	47 00
North Fork	Alberta	23 25
North Framboise	N.S.	41 01
North Gabriola	B.C.	55 00
North Galiano	B.C.	82 80
North Grant	N.S.	24 10
North Greenville	N.S.	80 15
North Gut, St. Ann's	N.S.	28 50
North Harbour Cape North	N.S.	12 95
North Highlands	N.S.	19 00
North Intervale	N.S.	66 50
North Kamloops (ouvert 1-6-25)	B.C.	160 53
North Keppel	Ont.	158 00
North Lake	N.B.	113 00
Northleigh	Alberta	60 00
North Low	P.Q.	115 00
North Magnetawan (bureau d'été) (ouvert 16-7-25)	Ont.	6 00
North Malden	Ont.	210 00
North Meiklefield	N.S.	22 50
North Middleboro	N.S.	42 95
Northminster	Sask.	21 00
North Minto	N.B.	771 24
North Noel Road	N.S.	157 50
North Ogden	N.S.	47 65
North Port	Ont.	179 00
North Range Corner	N.S.	297 66
North Renous	N.B.	76 05
North River	P.E.I.	95 25
North River Bridge	N.S.	202 00
North River Centre	N.S.	42 50
North Riverside	N.S.	48 25
North Rustico	P.E.I.	147 80
North Séguin	Ont.	120 00
North Shore	N.S.	97 90
Northside	Sask.	98 77
North Transcona	Man.	52 00
North Vermilion	Alberta	111 24
North View	N.B.	69 20
North Wallace	N.S.	23 95
North West	N.S.	63 00
North West Arm	N.S.	59 00
North West Bridge	N.B.	273 75
North West Cove	N.S.	85 10
North West Harbour	N.S.	74 95
North Wolfstown	P.Q.	35 00

(*a*) Pour les recettes, voir Niagara (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.

Bureaux non comptables—*Suite*

Nom du bureau	Province	Recettes	Nom du bureau	Province	Recettes
		$ c.			$ c.
Norton	Alberta	91 71	100 Mile House	B.C.	199 00
Norton Dale	N.B.	28 00	Onslow Corners	P.Q.	135 25
Norval Station	Ont.	101 30	Oolahwan (bureau d'été)	P.Q.	82 00
Norway Bay (bureau d'été)	P.Q.	341 00	Oona River	B.C.	60 00
Norway House	Man.	474 81	Ootsa Lake	B.C.	163 75
Norway Valley	Alberta	55 00	Opasatika (rouvert 7-4-25)	Ont.	270 00
Norwood	N.S.	60 25	Ophir	Ont.	147 50
Nosbonsing	Ont.	68 00	Orangedale East	N.S.	36 67
Notikewin	Alberta	47 35	Oranmore	Ont.	55 52
Notre-Dame	N.B.	645 05	Orbindale	Alberta	20 15
Notre-Dame de l'Isle Verte	P.Q.	148 80	Orchard Beach (bureau d'été)	Ont.	225 00
Notre-Dame de la Merci	P.Q.	115 50	Ordale	Sask.	76 35
Notre-Dame des Quinze	P.Q.	120 00	Orford Bay	B.C.	529 50
Noyes Crossing	Alberta	51 40	Orford Lake (bureau d'été)	P.Q.	126 00
Nugent	Alberta	34 58	Orient Bay (bureau d'été)	Ont.	359 57
Nunebor	Sask.	89 49	Orland	Ont.	146 00
Nut Lake	Sask.	47 50	Orio (bureau d'été)	P.Q.	31 00
Nyanza	N.S.	369 25	Ormsby	Ont.	205 21
Oak Bay	N.B.	257 00	Ormside	Sask.	28 00
Oak Bluff	Man.	178 15	Orpington	Sask.	28 30
Oakfield	N.S.	134 00	Orr Lake	Ont.	73 75
Oak Hammock	Man.	25 50	Orton	Alberta	104 00
Oak Hill (fermé 1-6-25)	N.B.	8 86	Ortonville	N.B.	145 00
Oak Lake	Ont.	50 00	Orvilton	Alberta	15 00
Oakland	N.S.	65 00	Orwell Cove	P.E.I.	183 50
Oakner	Man.	412 10	Osaca	Ont.	237 44
Oaknook (fermé 1-1-26)	Man.	6 00	Osaquan	Ont.	738 69
Oak Park	N.S.	66 99	Osborne	Man.	293 06
Oak Ridges	Ont.	325 65	Osborne Harbour	N.S.	158 00
Oakview	Man.	61 55	Osoyoos	B.C.	129 08
Oakview Beach	Ont.	300 00	Oso Station	Ont.	135 37
Oatfield	N.S.	154 15	Ospringe	Ont.	139 50
Oban	N.S.	17 50	Osland	B.C.	67 50
Oban Station	Sask.	205 90	Ostersund	Ont.	178 05
Obed	Alberta	174 75	Ostrander	Ont.	249 05
Oceanic	B.C.	75 17	Ostrea Lake	N.S.	155 00
Ocean Park	B.C.	163 60	Oswald	Man.	30 55
Ocean View	P.E.I.	128 20	Otis	P.Q.	156 90
Ochiltree	B.C.	48 00	Ottawa Bayswater	Ont.	(*a*)
O'Connell	Ont.	91 18	Ottawa sub-office No. 3	Ont.	(*a*)
Oconto	Ont.	135 00	Ottawa, sub-office No. 14 (ouvert 23-6-25)	Ont.	(*a*)
Odanak	P.Q.	373 48	Ottawa sub-office No. 16	Ont.	(*a*)
Odell River	N.B.	120 00	Ottawa sub-office No. 18	Ont.	(*a*)
Odin	N.S.	24 01	Ottawa Brook	N.S.	258 93
O'Donnell (ouvert 15-3-26)	Ont.	25 00	Otter Brook	N.S.	134 50
O'Brian Bay	B.C.	591 84	Otterburn Park (bureau d'été)	P.Q.	192 00
O'Farrell	P.Q.	73 20	Otter Creek	Ont.	16 00
Ogden	N.S.	49 00	Otto	Man.	81 41
Ogilvie Station	Man.	258 00	Otty Glen	N.B.	102 42
Ohio	N.S.	130 95	Ouellette	Ont.	155 00
Ohio Du Barrachois	N.B.	15 00	Ouimet	Ont.	102 00
Ojibway	Ont.	189 00	Outer Island of Port Hood (bureau d'été)	N.S.	8 00
Ojibway Island (bureau d'été)	Ont.	477 50	Outlet	Ont.	55 10
Okla	Sask.	291 00	Outram	N.S.	38 01
Okno	Man.	32 00	Overland	Sask.	66 00
Olalla	B.C.	51 00	Overton	Man.	75 70
Old Chelsea	P.Q.	63 20	O-Wa-Kon-Ze (bureau d'été)	Ont.	64 82
Old Fort Bay	P.Q.	20 00	Owenbrook	Ont.	47 25
Old Harry	P.Q.	70 00	Owlseye Lake	Alberta	246 08
Old Kildonan	Man.	462 52	Owls Head Harbour	N.S.	230 95
Old Lake Road	P.Q.	266 76	Oxarat	Sask.	27 12
Old Wives	Sask.	60 75	Oxbow	N.B.	130 67
Olga	Sask.	41 00	Oxenden	Ont.	138 14
Olha	Man.	110 00	Oxford Centre	Ont.	116 00
Oliphant	Ont.	189 90	Oxville	Alberta	55 00
Olscamp	P.Q.	120 24	Ozerna	Man.	159 85
O'Malley	Sask.	58 91	Oyster Bed Bridge	P.E.I.	249 50
Omer	P.Q.	46 16			
O'Neil	N.B.	12 00			
Onefour	Alberta	43 94			

(*a*) Pour les recettes, voir Ottawa (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.

Bureaux non comptables—*suite.*

Nom du bureau	Province	Recettes $ c.
Oyster Ponds	N.S.	120 00
Pabos Mills	P.Q.	175 25
Pacaud (ouvert 26-5-25)	P.Q.	40 00
Pacific Junction	Man.	65 00
Packington	P.Q.	172 50
Paddle River	Alberta...	38 00
Paddling Lake	Sask.	100 00
Padstow	Alberta...	39 55
Painchaud	P.Q.	84 00
Painsec	N.B.	44 00
Painswick	Ont.	165 00
Paisley Brook	Sask.	61 00
Pakesley	Ont.	1,694 37
Palling	B.C.	143 80
Palmarol	P.Q.	234 25
Palm Bay	Alberta...	62 00
Pamdenec (bureau d'été)	N.B.	135 80
Pangnirtung	N.W.T.	Nil
Panmure	Ont.	97 50
Papineau	P.Q.	13 14
Paquette Station	Ont.	248 50
Parame	P.Q.	131 05
Parc Lamontagne	P.Q.	35 80
Paré	P.Q.	126 50
Parents	N.B.	81 67
Paris	Yukon	65 00
Park Bluff	Sask.	75 00
Park Court	Alberta...	46 85
Parkdale	Man.	42 60
Parker	Ont.	102 50
Parker's Cove	N.S.	170 05
Parker's Ridge (fermé 16-4-26)	N.B.	Nil
Parkersville	Ont.	73 95
Park Head	Ont.	281 14
Parkhouse	Ont.	30 00
Parkin	Sask.	25 00
Parkindale	N.B.	108 00
Parkinson	Ont.	78 00
Parma (ouvert 13-7-25)	Ont.	234 14
Parrsborough Shore	N.S.	105 00
Parson	B.C.	183 00
Parvella (fermé 31-1-26)	Alberta...	20 26
Pashley	Alberta...	124 25
Paspébiac Est (ouvert 25-6-25)	P.Q.	68 11
Passekeag	N.B.	149 00
Pass Lake (ouvert 28-10-25)	Ont.	88 00
Passmore	B.C.	184 14
Pass Lake (ouvert 28-10-25)	Ont.	88 00
Pasteur	P.Q.	45 50
Paterson	B.C.	40 00
Pathfinder	Alberta...	35 50
Patience	Alberta...	50 75
Patriot	Sask.	15 00
Patton	Ont.	68 00
Paudash	Ont.	43 00
Paugh Lake	Ont.	25 00
Pauls Corners	Alberta...	4 00
Paulson	B.C.	174 00
Pavilion	B.C.	307 42
Paxson	Alberta...	29 50
Paxton Valley	B.C.	34 50
Pearce	Alberta...	252 99
Pearceley	Ont.	34 30
Pearl	N.B.	45 48
Peas Brook	N.S.	57 35
Peat	Alberta...	26 00
Peavine	Alberta...	108 40
Pebble Beach	Man.	14 46
Peebles	Sask.	250 00
Peel	N.B.	198 85
Peerless	Alberta...	17 10
Pegasus	Sask.	36 41
Peguis	Man.	60 00
Peggy's Cove	N.S.	72 00
Pekisko	Alberta...	142 67
Pelican Rapids	Man.	63 87
Pellatt	Ont.	63 63
Pelletier Mills	N.B.	240 90
Pelletier Station	P.Q.	70 00
Pelly	Yukon	301 00
Pembroke	N.S.	214 00
Pemberton Hill	Alberta...	29 01
Pemberton Meadows	B.C.	49 50
Pendant d'Oreille	Alberta...	74 30
Pendennis	Man.	62 21
Pendryl	Alberta...	133 72
Peniac	N.B.	212 50
Peninsula	Ont.	135 15
Penkill	Sask.	34 25
Penlake (bureau d'été)	Ont.	327 50
Pennant	N.S.	88 65
Pennfield Centre	N.B.	38 00
Peno	Alberta...	27 00
Pentz	N.S.	154 00
Pepper	Sask.	121 50
Perbeck	Alberta...	68 95
Perigord	Sask.	174 00
Perivale	Ont.	58 50
Perley	Sask.	42 00
Perrault	Ont.	45 50
Perron	P.Q.	19 15
Perrott Settlement	N.S.	27 00
Perry's Point (fermé 1-3-26)	N.B.	78 30
Petawawa Camp Field P.O (rouvert 25-5-25)	Ont.	Nil
Peterbell	Ont.	129 45
Peterborough, Sub-Office No. 3 (ouvert 1-8-25)	Ont.	(*a*)
Peters	N.B.	84 25
Peters' Brook (fermé 16-11-25)	N.S.	10 00
Peter's Mills	N.B.	41 25
Peterson's Corners	Ont.	45 50
Petersville	N.B.	93 87
Petite Anse	P.Q.	101 85
Petit	P.Q.	106 00
Petit Bécancour	P.Q.	35 50
Petites Bergeronnes	P.Q.	89 99
Petit Bonaventure	P.Q.	244 85
Petit Cap	P.Q.	229 30
Petits Capucins	P.Q.	134 19
Petit Carleton	P.Q.	57 65
Petit Cascapédia Nord	P.Q.	20 00
Petit Lac	P.Q.	79 56
Petite Chockpish	N.B.	39 00
Petite Lamèque	N.B.	96 00
Petite Magdeleine	P.Q.	311 90
Petite Mascouche	P.Q.	27 00
Petits Méchins	P.Q.	220 00
Petit Métis Station	P.Q.	90 05
Petit Moulin	P.Q.	82 50
Petit Paquetville	N.B.	84 00
Petit Pré Est	P.Q.	47 60
Petite Rivière au Renard	P.Q.	124 00
Petite Rivière aux Sables (fermé 30-6-25)	P.Q.	Nil
Petit Saguenay	P.Q.	221 81
Petite Tourelle	P.Q.	106 80
Petite Vallée	P.Q.	184 22
Petpeswick Harbour	N.S.	77 01
Petrel	Man.	69 68

(*a*) Pour les recettes, voir Peterborough (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.

Bureaux non comptables—*suite.*

Nom du bureau	Province	Recettes $ c.
Petrofka	Sask.	102 55
Pettigrew Settlement	N.S.	37 50
Philémon	P.Q.	25 75
Philibert	P.Q.	24 95
Philips Harbour	N.S.	110 60
Phoenix	Alberta	584 00
Piché	Sask.	60 52
Pickerel	Ont.	1,005 62
Pickerel Lake	Ont.	64 40
Pictou Island	N.S.	114 00
Pidgeon	P.Q.	23 50
Pied de la Montagne	P.Q.	39 50
Pied du Lac	P.Q.	273 50
Piedmont	P.Q.	186 19
Piedmont Valley	N.S.	142 02
Piercemont	N.B.	75 00
Pigeon Bluff	Man.	79 00
Pigeon Hill	N.B.	109 04
Pigeon Lake	Man.	58 25
Pigou River (bureau d'hiver)	P.Q.	25 16
Pike Bay	Ont.	84 84
Pike Lake	Sask.	112 50
Pikes Peak	Sask.	46 50
Pikwitonei	Man.	395 85
Pilger	Sask.	51 00
Pinantan	B.C.	46 60
Pinard	P.Q.	117 13
Pincebec	P.Q.	79 00
Pineau	N.B.	82 50
*Pine Falls	Man.	200 00
Pine Creek Station	Man.	244 66
Pine Grove	Ont.	169 20
Pine Grove	N.S.	16 75
Pine Hill	P.Q.	25 05
Pinehurst	N.S.	247 00
Pinelands	Ont.	547 50
Pine Ridge	N.B.	32 00
Pine Ridge	Man.	98 15
Pine River	Man.	968 90
Pine Tree	N.S.	11 00
Pine Vale	N.S.	8 00
Pine View	Man.	48 26
Pineville	N.B.	39 25
Pinguet	P.Q.	29 00
Pinkney's Point	N.S.	110 00
Pinto	Sask.	64 60
Pioneer	Alberta	22 60
Piper Glen	N.S.	10 00
Piper's Cove	N.S.	39 00
Pirmez Creek	Alberta	36 00
Pitcher's Farm	N.S.	36 50
Pitman	Sask.	127 97
Pitt Siding (ouvert 25-6-25)	P.Q.	162 00
Plainfield	Ont.	186 58
Plain Lake	Alberta	18 59
Plain View	Sask.	64 00
Plaister Mines	N.S.	22 00
Plateau	N.S.	139 56
Platinum	Ont.	66 90
Pleasant Bay	N.S.	123 53
Pleasantfield	N.S.	41 70
Pleasant Harbour	N.S.	168 50
Pleasant Hills	N.S.	30 00
Pleasant Home	Man.	62 75
Pleasant Lake	N.S.	113 00
Pleasant Point	N.S.	153 13
Pleasant Point	N.B.	78 00
Pleasant Point (bureau d'été)	Ont.	206 00
Pleasant River	N.S.	251 74
Pleasant Valley	Sask.	233 00
Pleasant Valley, Antigonish	N.S.	42 31
Pleasant View	Alberta	63 56
Pleasant Villa	N.B.	39 00
Pleasantville	N.S.	323 75
Plessis	Sask.	50 96
Plouffe Landing	P.Q.	45 00
Plourd	N.B.	102 25
Plum Hollow	Ont.	145 00
Plummer	Ont.	103 00
Plymouth	N.S.	151 90
Plympton Station	N.S.	87 00
Pocahontas	Alberta	107 26
Pogamasing	Ont.	310 00
Pohenagamooke	P.Q.	119 00
Point Aconi	N.S.	28 00
Point Alexander	Ont.	206 20
Pointe-à-Naveau	P.Q.	134 60
Point au Car	N.B.	34 00
Point Carré	P.Q.	17 50
Point Comfort	P.Q.	159 00
Point Cowan	B.C.	10 13
Point Cross	N.S.	130 25
Point Edward	N.S.	128 00
Point Escuminac	N.B.	48 00
Point Gardiner	N.B.	22 55
Point la Nim	N.B.	74 00
Point Michaud	N.S.	38 00
Point Pelee	Ont.	46 25
Point of Cape	N.S.	26 80
Point Platon	P.Q.	50 00
Point Sapin	N.B.	129 75
Point Sapin Centre	N.B.	92 00
Point Wolfe	N.B.	109 70
Pointe à la Frégate	P.Q.	156 25
Pointe à la Garde	P.Q.	151 00
Pointe au Baril (bureau d'été)	Ont.	446 95
Pointe au Baril Station	Ont.	373 58
Pointe au Boisvert	P.Q.	109 60
Pointe au Bouleau	P.Q.	121 05
Pointe au Goémon	P.Q.	110 92
Pointe aux Anglais	P.Q.	18 00
Pointe aux Orignaux	P.Q.	57 95
Pointe aux Outardes	P.Q.	38 70
Pointe aux Trembles Ouest	P.Q.	84 25
Pointe Bleue	P.Q.	265 34
Pointe Bourque	P.Q.	81 30
Pointe Canot	N.B.	44 00
Pointe Chambord	P.Q.	23 50
Pointe des Monts	P.Q.	40 00
Pointe des Roches	P.Q.	119 85
Pointe du Chêne	N.B.	405 00
Pointe au Loup	P.Q.	16 00
Pointe Jaune	P.Q.	118 50
Pointe Rivière du Loup (bureau d'été)	P.Q.	416 00
Pointe Ste. Anne des Monts	P.Q.	248 10
Poirier	N.B.	17 00
Poirierville	N.S.	184 33
Pokesudi	N.B.	25 00
Poland	Ont.	164 80
Poliquin	P.Q.	35 00
Pollett River	N.B.	176 35
Polleyhurst	N.B.	63 10
Polonia	Man.	47 35
Pomeroy	Man.	21 00
Pomquet Station	N.S.	193 25
Ponass Lake	Sask.	29 00
Poncet	Ont.	103 00
Poncheville	P.Q.	70 10
Pond Inlet	N.W.T.	
Pondville	N.S.	74 10
Pont de la Noreau	P.Q.	163 36

*Crédit autorisé, mais ce nouveau bureau n'est pas encore ouvert.

Bureaux non comptables—*suite.*

Nom du bureau	Province	Recettes $ c.
Pontrilas	Sask.	316 51
Pont du Milieu	N.B.	96 00
Pont Viau	P.Q.	503 00
Poole	Ont.	400 69
Pope's Harbour	N.S.	186 00
*Poplar	Ont.	229 24
Poplar Creek	B.C.	73 31
Poplar Dale	Ont.	32 00
Poplar Grove	Sask.	66 00
Poplar Park	Man.	89 85
Poplar Valley	Sask.	266 26
Porcupine	Ont.	167 50
Portage	Ont.	292 50
Portage de la Nation	P.Q.	66 50
Portage du Cap	P.Q.	38 00
Portage du Lac	N.B.	73 50
Portage East Bay	N.S.	44 00
Portage Griffon	P.Q.	15 00
Portage River	N.B.	60 00
Port Anson	Ont.	72 73
Portapique	N.S.	103 00
Portapique Mountain	N.S.	50 05
Port Arthur, sub-office No. 4	Ont.	(*a*)
Port Arthur, sub-office No. 5 (fermé 11-1-26)	Ont.	(*a*)
Port au Persil	P.Q.	175 16
Port au Saumon	P.Q.	90 00
Port aux Quilles	P.Q.	85 00
Port Ban	N.S.	4 00
Port Bevis	N.S.	45 00
Port Bowmanville (bureau d'été)	Ont.	151 55
Port Caledonia	N.S.	86 30
Port Carmen	Ont.	85 95
Port Coldwell	Ont.	326 67
Port Crawford	B.C.	211 99
Port Cunnington	Ont.	320 69
Port Daniel West	P.Q.	371 50
Port Dufferin West	N.S.	53 00
Porteau	B.C.	243 55
Port Edward (bureau d'été)	B.C.	20 50
Porter Cove Road	N.B.	20 50
Porter Landing	B.C.	50 00
Porter's	N.B.	70 60
Porter's Lake	N.S.	138 54
Porterville	Ont.	194 45
Port Felix	N.S.	142 50
Port Felix East	N.S.	117 00
Port Franks	Ont.	97 40
Port Granby	Ont.	96 45
Port Hill	P.E.I.	280 10
Port Hillford	N.S.	182 19
Port Joli	N.S.	302 25
Port Keewaydin (bureau d'été)	Ont.	172 25
Port Lewis (bureau d'été)	P.Q.	15 00
Port Lock	Ont.	193 70
Port Loring	Ont.	444 50
Port Malcolm	N.S.	111 50
Port Neville	B.C.	360 00
Porto Rico	B.C.	240 00
Port Progress	B.C.	103 00
Portree	N.S.	31 00
Port Renfrew	B.C.	508 74
Port Richmond	N.S.	75 00
Port Royal	N.S.	105 51
Port Ryerse (bureau d'été)	Ont.	316 00
Port Sandfield	Ont.	299 52
Port Saxon	N.S.	125 00
Port Severn	Ont.	446 07
Port Shoreham	N.S.	169 90
Portuguese Cove	N.S.	50 08
Port Union	Ont.	102 15
Potter	Ont.	289 29
Potton Springs	P.Q.	113 06
Potvin	P.Q.	84 00
Poulamon	N.S.	498 00
Poularies	P.Q.	129 65
Poulin	P.Q.	37 00
Poupore	P.Q.	61 10
Power	P.Q.	61 00
Power's Creek	N.B.	62 00
Prairie Grove	Man.	47 75
Prairie Siding	Ont.	229 00
Pratt	Man.	579 00
Précieux Sang	P.Q.	204 15
Pré d'en haut	N.B.	81 50
Préfontaine (antérieurement Marier) (ouvert 15-10-25)	P.Q.	338 25
Prémont	P.Q.	224 97
Presqu'Isle	Ont.	47 00
Presqu'Isle Point (bureau d'été)	Ont.	217 50
Pré Ste. Marie	Sask.	91 75
Preston	N.S.	40 50
Preston Road	N.S.	115 00
Prestville	Alberta	204 43
Pretty Valley	Sask.	250 01
Prével	P.Q.	325 50
Prévost	P.Q.	138 00
Price Settlement	N.B.	71 00
Primeauville	P.Q.	398 50
Primula (fermé 31-10-25)	Alberta	12 23
Prince Albert	Ont.	317 00
Prince Albert	N.S.	24 75
Prince Dale	N.S.	79 50
Prince of Wales	N.B.	64 00
Princes Lake	Ont.	320 20
Prince's Lodge	N.S.	69 70
Princeville	N.S.	62 50
Privett	N.S.	19 00
Product	Sask.	124 00
Prongua	Sask.	402 50
Prospect	Ont.	90 95
Prospect Lake	B.C.	109 00
Prospect Valley	Alberta	33 50
Prospy	Alberta	79 09
Prosser Brook	N.B.	65 30
Provincial Cannery (bureau d'été)	B.C.	211 50
Public Landing	N.B.	132 28
Pubnico Beach	N.S.	54 00
Puellering	N.B.	9 60
Puffer	Alberta	124 70
Pugwash River	N.S.	39 00
Punchaw	B.C.	20 50
Purbrook	Ont.	24 75
Purdy	Ont.	10 25
Purlbrook	N.S.	59 25
Purpleville	Ont.	57 04
Putnam	Ont.	289 15
Quaco Road	N.B.	13 00
Quadeville	Ont.	157 05
Quantock	Sask.	178 50
Quarrel	Alberta	58 15
Quarries	Ont.	65 00
Quarry St. Ann's	N.S.	44 00
Quartz	Ont.	105 30
Quatre Coins	N.B.	131 00
Quebec Ouest	P.Q.	59 27

(*a*) Pour les recettes, voir Port Arthur (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.
*Crédit autorisé, mais ce nouveau bureau n'est pas encore ouvert.

Bureaux non comptables—*suite.*

Nom du bureau	Province	Recettes	Nom du bureau	Province	Recettes
		$ c.			$ c.
Québec, sub-office n° 5 (ouvert 12-2-26)	P.Q.	(*a*)	Rear of Ball's Creek	N.S.	15 00
Québec, sub-office n° 6 (ouvert 16-2-26)	P.Q.	(*a*)	Rear of Black River	N.S.	13 00
Queensland	N.S.	143 76	Rear of East Bay	N.S.	9 00
Queen's Valley	Man.	48 60	Rear of Little Judique	N.S.	33 00
Queensville	N.S.	76 95	Rearville	Alberta	94 50
Querry	P.Q.	47 00	Reay	Ont.	35 53
Quibell	Ont.	555 71	Reco (ouvert 15-12-25)	Alberta	50 00
Quimper	Sask.	42 06	Redan (fermé 11-7-25)	Ont.	3 54
Quinnville	P.Q.	52 25	Red Bay	Ont.	38 90
Quispamsis	N.B.	69 00	Redberry	Sask.	123 46
Quorn	Ont.	105 60	Redbridge (ouvert 13-10-25)	Ont.	80 02
			Red Cross	Sask.	56 51
Rackham	Man.	267 12	Red Head	N.B.	90 72
Radford	Yukon	10 00	Redfield	Sask.	41 00
Radium Hot Springs	B.C.	224 30	Red Islands	N.S.	48 50
Raglan	Ont.	231 67	Red Lake	B.C.	59 25
Ragueneau (ouvert 20-2-26)	P.Q.	25 00	*Red Lake	Ont.	200 00
Raimbault	P.Q.	64 10	Red Lodge	Alberta	44 00
Rainbow	Alberta	5 00	Red Mill	P.Q.	123 82
Rainton	Sask.	279 02	Redmond	P.Q.	6 00
Rainville	P.Q.	53 40	Redmondville	N.B.	44 00
Rail	P.Q.	47 00	Redonda Bay	B.C.	194 72
Raith	Ont.	492 34	Red Pheasant	Sask.	74 15
Raley	Alberta	220 15	Red Pine	N.B.	61 20
Ralph Station	Sask.	190 03	Red Point	N.S.	19 25
Rama Road	Ont.	72 00	Red Rapids	N.B.	112 35
Ranching	Alberta	43 50	Red River	N.S.	59 00
Ranchville	Alberta	89 00	Red Rock (ouvert 1-10-25)	B.C.	32 50
Rancourt	P.Q.	38 50	Red Rose	Man.	31 20
Randolph	N.B.	78 00	Red Stone	B.C.	65 50
Rang Double	P.Q.	34 00	Redwater Station	Ont.	133 82
Rangeview	Sask.	20 00	Red Wing	Ont.	253 15
Rang Ste. Catherine	P.Q.	20 00	Red Wood	Ont.	200 50
Rang St. Achille	P.Q.	85 50	Reed's Point	N.B.	85 55
Rang Ste. Anne	P.Q.	48 50	Reell Dana (ouvert 1-6-25)	Sask.	29 70
Rang St. Gabriel	P.Q.	18 00	Refuge Bay	B.C.	35 00
Rang St. Paul	P.Q.	18 60	Refuge Cove	B.C.	193 09
Rankin	Ont.	157 80	Regina sub-office No. 1	Sask.	(*b*)
Rankinville	N.S.	19 15	Regina sub-office No. 2	Sask.	(*b*)
Rapide des Pins	P.Q.	32 75	Regina sub-office No. 4 (ouvert 20-1-26)	Sask.	(*b*)
Rapide Dufort	P.Q.	36 92	Regina sub-office No. 6 (ouvert 21-7-25)	Sask.	(*b*)
Rassdon	Sask.	51 88	Reidvale	N.S.	74 87
Rastad (fermé 30-11-25)	Sask.	4 60	Reinland	Man.	164 53
Ratcliffe	Sask.	25 00	Reist	Alberta	32 50
Ratner	Sask.	309 00	Reliance	Sask.	121 40
Raudot	P.Q.	20 25	Rembrandt	Man.	263 36
Raven	Alberta	239 55	Remo	B.C.	156 25
Ravenscliffe	Ont.	117 30	Renaud's Mills	N.B.	19 50
Ravenswood	Ont.	198 00	Renforth	N.B.	199 00
Ravensworth	Ont.	228 37	Renfrew	N.S.	34 00
Ravignan	P.Q.	256 81	Rennie	Man.	184 72
Ravine	Alberta	33 50	Reno (ouvert 1-11-25)	Alberta	75 95
Ravine Bank (fermé 30-4-25)	Sask.	Nil	Renversy	P.Q.	108 90
Rawcliffe	P.Q.	51 00	Renwer	Man.	364 38
Rawdon	N.S.	245 01	Rereshill	Sask.	33 50
Rawdon Gold Mines	N.S.	205 75	Restoule	Ont.	288 52
Raycroft	Ont.	7 65	Rex	Sask.	56 00
Rayleigh Mount	B.C.	82 00	Rexmount (fermé 31-10-25)	B.C.	90 38
Raymond	Ont.	155 50	Reynaud	Sask.	72 57
Read Island	B.C.	69 94	Reykjavik	Man.	45 00
Rear Big Hill	N.S.	25 00	Reynolds	N.S.	80 30
Rear Big Pond	N.S.	8 00	Reynolds	N.B.	60 00
Rear Boisdale	N.S.	25 30	Reynoldscroft	N.S.	49 50
Rear Christmas Island	N.S.	22 00	Rheault	Ont.	60 00
Rear Dunvegan	N.S.	8 00	Rhodena	N.S.	25 00
Rear Georgeville	N.S.	23 00	Rhode's Corner	N.S.	90 75
Rear Judique Chapel	N.S.	13 00	Ribot	P.Q.	34 00
Rear Judique South	N.S.	27 00	Richan	Ont.	161 00
Rear of Baddeck Bay	N.S.	14 00			

(*a*) Pour les recettes, voir Québec (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.
(*b*) Pour les recettes, voir Regina (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.
*Crédit autorisé, mais ce nouveau bureau n'est pas encore ouvert.

Bureaux non comptables—*suite.*

Nom du bureau	Province	Recettes $ c.
Richardville	N.B.	16 00
Richard Village	N.B.	16 00
Richer	Man.	105 00
Richibucto Village	N.B.	292 24
Ricinus	Alberta	46 55
Rideau Lake	Ont.	10 00
Ridgeclough	Alberta	64 80
Ridgely	Man.	86 00
Ridgeview	Sask.	61 95
Ridley	Man.	67 00
Ridpath	Sask.	196 35
Riel	Man.	307 00
Riga	Sask.	2 50
Rimouski Ouest	P.Q.	202 00
Rinard	Alberta	144 56
Ringleton Firs	Sask.	20 50
Ringwood	Ont.	210 00
Riordon Depot (ouvert 1-10-25)	P.Q.	132 00
Riou	P.Q.	54 00
Rising Sun	Alberta	15 00
Ritchot	Man.	8 00
Riverbow	Alberta	60 00
Rivercourse	Alberta	99 74
River Centre	N.S.	33 94
Riverdale	N.S.	77 00
River Dennis	N.S.	71 55
River Dennis Centre	N.S.	86 80
River Dennis Road	N.S.	39 90
Riverfront	Sask.	38 75
River Gilbert	P.Q.	110 75
River Gilbert Gold Mines	P.Q.	62 25
River Glade	N.B.	316 00
Riverhead	N.S.	52 00
River Hébert East	N.S.	172 75
River Philip	N.S.	505 06
River Philip Centre	N.S.	75 90
River Ryan	N.S.	97 11
Riversdale	N.S.	201 50
Riverside	N.S.	7 00
Riverside Corner	N.S.	75 50
Rivers Inlet	B.C.	410 00
River Tillard	N.S.	64 25
Riverton	Alberta	61 25
River View	N.B.	12 00
Rivière à Claude	P.Q.	159 25
Rivière à la Martre	P.Q.	238 50
Rivière à l'Ours	P.Q.	847 30
Rivière au Rat	P.Q.	225 00
Rivière au Renard Ouest	P.Q.	172 00
Rivière aux Chiens	P.Q.	225 19
Rivières aux Ecorces	P.Q.	15 00
Rivière aux Graines	P.Q.	55 00
Rivière aux Pins	P.Q.	84 00
Rivière Bonaventure	P.Q.	83 70
Rivière Castor (fermé 1-7-25)	Alberta	Nil
Rivière des Caches	N.B.	287 50
Rivière des Caps	P.Q.	57 30
Rivière des Plantes	P.Q.	42 50
Rivière des Prairies	P.Q.	231 50
Rivière des Roches	P.Q.	207 10
Rivière du Milieu	P.Q.	62 00
Rivière Eperlan	P.Q.	111 10
Rivière Famine	P.Q.	70 50
Rivière Gagnon	P.Q.	32 00
Rivière Gentilly	P.Q.	120 00
Rivière Jaune	P.Q.	258 75
Rivière La Fleur	P.Q.	47 24
Rivière la Madeleine	P.Q.	512 07
Rivière Mailloux	P.Q.	542 00
Rivière Manie	P.Q.	626 64
Rivière Matamek (bureau d'hiver)	P.Q.	Nil
Rivière Mattawin	P.Q.	40 40
Rivière Mékinac	P.Q.	282 00
Rivière Metgermette Nord	P.Q.	162 59
Rivière Noire	P.Q.	89 78
Rivière Ouelle Jonction	P.Q.	188 31
Rivière Paspébiac	P.Q.	60 00
Rivière Port Daniel	P.Q.	22 00
Rivière Portneuf (ouvert 4-2-26)	P.Q.	45 00
Rivière Raquette	P.Q.	316 70
Rivière St. Jean	P.Q.	168 14
Rivière Ste. Marguerite	P.Q.	185 66
Rivière Verte	P.Q.	276 06
Rivulet	N.S.	15 00
Roach Vale	N.S.	36 00
Roadene	Sask.	31 75
Roanmine	Sask.	29 10
Robb	Alberta	384 60
Roberge	P.Q.	40 00
Roberta	N.S.	31 35
Robert's Creek	B.C.	491 50
Roberts Island	N.S.	18 00
Robertson	N.B.	79 25
Robertville	N.B.	275 91
Roberval Ouest	P.Q.	192 95
Robichaud	N.B.	186 05
Robinhood	Sask.	184 15
Robins Range	B.C.	83 00
Robins	N.S.	41 97
Robinson	Alberta	262 50
Robinson's Corners	N.S.	114 10
Robinsonville	N.B.	115 00
Rob Roy	Ont.	62 00
Rochefort	Ont.	71 00
Roche Plaine (fermé 1-1-26)	Sask.	Nil
Roche Plate	P.Q.	17 00
Rocher de la Chapelle	P.Q.	35 00
Rocher Noir	P.Q.	49 00
Rockcroft	Ont.	74 00
Rock Dell	Sask.	81 00
Rock Elm	N.S.	41 85
Rockford	Sask.	59 50
Rockingham Station	N.S.	425 00
Rockland	N.S.	122 60
Rockland	N.B.	47 00
Rockland East	Ont.	634 00
Rockliffe Annex (fermé 30-6-25)	Ont.	Nil
Rockport	N.B.	69 00
Rockville	Ont.	44 55
Rockway Valley	P.Q.	132 50
Rockwell Settlement	N.S.	112 50
Rockwynn (bureau d'été)	Ont.	37 80
Rocky Bay	N.S.	32 50
Rocky Brook	N.B.	26 70
Rocky Mountain	N.S.	28 00
Rocky Point	P.E.I.	67 25
Rocky Rapids	Alberta	42 86
Rocky Ridge	N.S.	11 00
Rodgers	Sask.	78 05
Rodino	Alberta	8 00
Roe Lake	B.C.	58 70
Rogerton	N.S.	47 50
Rolling Portage	Ont.	387 95
Rollinson	Alberta	126 00
Rolly Point	Alberta	29 25
Roman Valley	N.S.	17 55
Ronan	Alberta	38 00
Rondeau	Ont.	89 50
Rooney	P.Q.	54 00
Roosville	B.C.	52 50
Rooth Station	N.B.	19 05
Roquemaure	P.Q.	96 50
Roros	Alberta	11 10

Bureaux non comptables—*suite.*

Nom du bureau	Province	Recettes $ c.
Rosa	Man.	75 55
Rosaireville	N.B.	46 00
Rose	N.S.	131 20
Rosebank	N.B.	92 00
Rosebank Station	Ont.	53 75
Rosebeg	Alberta	54 00
Roseberry	B.C.	233 55
Rose Bridge	P.Q.	125 80
Roseburn	N.S.	25 00
Rosedale	N.S.	15 00
Rosedale (bureau d'été)	Ont.	150 00
Rosedale Station	Alberta	717 54
Rosefield	Sask.	51 34
Roseglen	Alberta	45 00
Rosegrove	Ont.	302 10
Rose Island	Ont.	75 74
Rose Lake	B.C.	210 65
Roseland (antérieurement Jacksons Corners) (ouvert 11-1-25)	Ont.	371 00
Roselea	Alberta	15 00
Rosemae	Sask.	81 20
Rosemere	P.Q.	160 20
Rosenburg	Man.	43 26
Rosenheim	Alberta	116 00
Rosenort	Man.	213 25
Rosenthal	Ont.	50 50
Roseray	Sask.	17 88
Rosewood	Man.	203 79
Ross	Man.	83 00
Rossall	Sask.	67 75
Rossclair	Ont.	103 50
Rossduff	Sask.	70 20
Rosseau Falls	Ont.	20 00
Rosser	Man.	723 87
Ross Ferry	N.S.	93 50
Rossfield	N.S.	25 00
Rossington	Alberta	162 00
Rosslyn Village	Ont.	245 00
Ross Mount (fermé 30-4-25)	Ont.	3 97
Ross Spur	B.C.	362 56
Rossway	N.S.	273 95
Rostand	P.Q.	57 75
Rostock	Ont.	190 00
Rostrevor (bureau d'été)	Ont.	100 00
Rosyth	Alberta	191 00
Rothbury	Sask.	3 50
Rothwell	N.B.	258 00
Rougemont Station	P.Q.	240 52
Rouge Valley	P.Q.	43 50
Rough Waters	N.B.	66 50
Round Bay	N.S.	60 20
Round Island	N.S.	27 05
Round Lake (fermé 14-11-25)	Ont.	18 00
Rousseau's Mills	P.Q.	61 20
Route Alfred	P.Q.	30 40
Routledge	Man.	178 83
Routhier	Ont.	119 80
Routhierville	P.Q.	219 00
Rowanton	P.Q.	213 03
Rowena	N.B.	36 50
Rowletta	Sask.	207 00
Roxville	N.S.	61 05
Roy	B.C.	161 00
Roy	N.B.	50 01
Royal Muskoka (bureau d'été)	Ont.	904 50
Royal Park	Alberta	183 03
Roydale (fermé 31-7-25)	Alberta	Nil
Ruby Creek	B.C.	191 25
Ruby Mine	Ont.	9 00
Ruisseau Arbour	P.Q.	99 95
Ruisseau à l'Eau Chaude	P.Q.	73 25
Ruisseau à Patate	P.Q.	171 35
Ruisseau à Sem	P.Q.	69 50
Ruisseau des Olives	P.Q.	115 83
Ruisseau Le Blanc	P.Q.	253 00
Rumpleville	P.Q.	22 00
Runnymede	P.Q.	59 00
Rusagornis	N.B.	147 20
Rushton	Sask.	16 00
Rushville	Sask.	20 00
Russborough	Sask.	81 51
Russeldale	Ont.	186 00
Russellville	N.B.	72 65
Rustico	P.E.I.	228 55
Rusticoville	P.E.I.	117 50
Ruthenia	Man.	31 00
Rutter	Ont.	351 68
Ryanville	P.Q.	25 00
Ryckman's Corner	Ont.	116 15
*Ryder Lake	B.C.	15 00
Rye	Ont.	61 00
St. Abdon	P.Q.	50 19
St. Achille	P.Q.	11 00
St. Adhémar	P.Q.	50 06
St. Adolphe	Man.	260 75
St. Agapit Station	P.Q.	387 60
Ste. Agnès de Charlevoix	P.Q.	110 71
St. Agricole	P.Q.	38 02
St. Alexander Station	P.Q.	54 00
St. Alexis Station	P.Q.	13 37
St. Albert Trail	Alberta	46 00
St. Almo	N.B.	72 00
St. Alphonse de Clare	N.S.	126 50
St. Alphonse de Granby	P.Q.	139 00
St. Amable	P.Q.	49 00
St. Amand	N.B.	87 00
St. Amateur	N.B.	69 30
St. Ambroise	Man.	174 90
St. Amédée	P.Q.	131 00
St. André de Madawaska	N.B.	231 69
St. André de Shédiac	N.B.	70 00
St. André Station	P.Q.	117 36
St. Andrews	Man.	162 54
St. Andrews Channel	N.S.	24 00
Ste. Angélique (ouvert 1-10-25)	P.Q.	47 86
Ste. Anne de la Pocatière Station	P.Q.	414 81
Ste. Anne de Kent	N.B.	295 00
Ste. Anne de Sorel	P.Q.	290 45
Ste. Anne de Stukely	P.Q.	126 70
St. Ann's	N.S.	602 92
St. Ann's	P.E.I.	40 00
St. Anselme	N.B.	54 00
St. Anthony Mine (fermé 1-1-26)	Ont.	39 26
St. Antoine (fermé 11-2-25)	Sask.	Nil
St. Antoine de Charlevoix	P.Q.	38 98
St. Antonin	P.Q.	403 20
Ste. Appolline Station	P.Q.	157 72
St. Athanase	P.Q.	190 75
Ste. Augustine	N.B.	18 50
St. Augustin, Saguenay	P.Q.	46 97
Ste. Barbe	P.Q.	168 00
St. Bazile Station	P.Q.	400 00
St. Benedict	Sask.	166 75
St. Bernard	N.S.	127 20
St. Bruno de Kamouraska	P.Q.	322 00
St. Bruno Station	P.Q.	69 20
St. Calixte Nord	P.Q.	54 20
St. Camille Station	P.Q.	303 97
St. Cassien des Caps	P.Q.	30 54

*Crédit autorisé, mais ce nouveau bureau n'est pas encore ouvert.

Bureaux non comptables—*suite.*

Nom du bureau	Province	Recettes	Nom du bureau	Province	Recettes
		$ c.			$ c.
St. Catherines River	N.S.	88 05	St. Ignace de Loyola	P.Q.	157 18
St. Catherines Bay	P.Q.	119 98	St. Ignace de Québec	P.Q.	33 00
Ste. Catherine Station	P.Q.	188 00	St. Irénée-les-Bains	P.Q.	299 75
Ste. Cécile	N.B.	56 75	St. Isidore de Bellevue	Sask.	76 00
St. Charles	Man.	118 50	St. Isidore de Gaspé	P.Q.	64 00
St. Charles de Montcalm	P.Q.	23 00	St. Isidore Jonction	P.Q.	83 35
St. Charles Nord	N.B.	56 90	St. Jean Baptiste	N.B.	86 00
St. Chrétien	P.Q.	34 55	Ste. Jeanne d'Arc	N.B.	281 35
St. Claude Nord	P.Q.	199 52	Ste. Jeanne d'Arc de Matane	P.Q.	215 80
St. Cléophas	P.Q.	170 32	St. Jean Port Joli Station	P.Q.	235 20
St. Cléophas de Brandon	P.Q.	154 25	St. Joachim de Courval	P.Q.	109 67
St. Columba	N.S.	24 00	St. John sub-office No. 5 (ouvert 9-1-26)	N.B.	(*b*)
St. Columbin	P.Q.	60 00	St. Josaphat	P.Q.	(*a*)
Ste. Corinne (ouvert 28-10-25)	P.Q.	27 37	St. Joseph	N.S.	25 50
Ste. Croix	N.B.	147 60	St. Joseph	Man.	158 50
Ste. Croix Cove	N.S.	56 04	St. Joseph de Kamouraska	P.Q.	189 00
St. Cyr	P.Q.	113 15	St. Joseph de Kent	N.B.	69 00
St. Cyriac	P.Q.	Nil	St. Joseph de Madawaska	N.B.	27 25
St. Cyrille	N.B.	40 00	St. Joseph de Mékinac	P.Q.	185 50
St. Damase de Thetford	P.Q.	60 00	St. Joseph du Moine	N.S.	175 50
St. Damien	N.B.	32 00	St. Julien	Sask.	25 00
St. Damien Station	P.Q.	338 12	St. Jules de Beauce	P.Q.	243 10
St. Denis	Sask.	164 00	St. Jules de Maria	P.Q.	172 00
Ste. Dorothée	P.Q.	321 00	St. Kilda	Alberta	115 40
St. Edmond de Stoneham	P.Q.	23 85	St. Labre	Man.	54 15
St. Edmond de Berthier	P.Q.	66 00	St. Laurent Grandin	Sask.	20 50
St. Edouard	Alberta	47 00	St. Lazare	N.B.	12 00
St. Edouard de Frampton	P.Q.	39 95	St. Lazare de Vaudreuil	P.Q.	291 22
St. Edouard de Kent	N.B.	60 00	St. Lazare Station	P.Q.	159 25
St. Edouard de Maskinongé	P.Q.	99 80	St. Léon	Man.	255 05
St. Eleanor's	P.E.I.	380 30	St. Léonard de Port Maurice	P.Q.	153 70
Ste. Elizabeth	Man.	309 29	St. Louis Cape	N.B.	15 50
Ste. Elizabeth de Warwick	P.Q.	416 25	St. Louis de Bagot	P.Q.	51 00
St. Eloi Station	P.Q.	200 65	St. Louis de Bonsecours	P.Q.	374 25
St. Elzéar de Bonaventure	P.Q.	33 00	St. Louis de Champlain	P.Q.	211 75
St. Emile de Montcalm	P.Q.	150 41	St. Louis de Masham (ouvert 15-3-26)	P.Q.	10 00
St. Ephrem Station	P.Q.	282 73	St. Louis Nazaire	P.Q.	307 17
St. Esprit	N.S.	54 52	St. Luc	N.B.	59 00
Ste. Euphémie	P.Q.	347 25	St. Luc	P.Q.	115 00
St. Eustache sur le Lac (bureau d'été)	P.Q.	90 00	St. Luc de Matane	P.Q.	651 50
St. Fabien	N.B.	37 00	St. Luke	Sask.	28 00
St. Félix	Ont.	95 07	St. Lupicin	Man.	85 25
St. Féréol	P.Q.	177 15	St. Majoric	P.Q.	167 45
St. Fidèle	P.Q.	515 47	St. Malachie Station	P.Q.	438 25
St. Flavie	P.Q.	248 20	St. Malo	Man.	523 13
*St. Florence Ouest	P.Q.	15 00	St. Marcel	N.B.	26 00
St. Francis Harbour	N.S.	90 00	St. Marcellin	P.Q.	87 17
St. François de Kent	N.B.	111 01	Ste. Marguerite Station	P.Q.	237 50
St. François d'Assise	P.Q.	281 10	Ste. Marie de Blandford	P.Q.	255 75
St. François d'Orléans	P.Q.	228 75	Ste. Marie de Charlevoix	P.Q.	25 75
Ste. Françoise	P.Q.	410 63	St. Margaret Village	N.S.	141 45
St. François Station	P.Q.	77 00	St. Marks	Man.	125 48
St. François Xavier	Man.	156 25	Ste. Marthe Rocanville	Sask.	470 71
St. François Xavier de Viger	P.Q.	65 50	St. Martin de Clare (ouvert 2-1-26)	N.S.	15 00
St. Fulgence	P.Q.	495 60	St. Martin Station	Man.	451 51
St. Gabriel de Kent	N.B.	18 00	St. Mary's of Ely	P.Q.	175 25
St. Gabriel Station	P.Q.	105 00	St. Mary's River	N.S.	60 50
St. Gédéon Est	P.Q.	80 75	St. Maure	N.B.	110 55
St. George	Man.	185 50	St. Maurice	N.B.	42 00
St. Georges de Malbay	P.Q.	252 15	St. Maxime	P.Q.	294 19
St. George's Channel	N.S.	58 25	St. Médard	P.Q.	58 12
St. Gérard des Laurentides	P.Q.	155 00	St. Michael	Alberta	79 49
St. Gilbert	P.Q.	249 80	St. Michel de Wentworth	P.Q.	54 15
St. Grégoire	N.B.	60 00	St. Michel Station	P.Q.	119 25
Ste. Hélène de la Croix	P.Q.	44 00	St. Modeste	P.Q.	228 32
St. Hélier	P.Q.	83 00	Ste. Monique, Lac St. Jean	P.Q.	158 00
St. Hilaire	N.B.	239 81	St. Narcisse de Rimouski	P.Q.	192 79
St. Hilaire de Dorset	P.Q.	113 60	St. Nazaire de Buckland	P.Q.	223 60
St. Hilarion du Lac	P.Q.	19 25			
St. Ignace	N.B.	192 00			

(*a*) Pour les recettes, voir Montréal (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.
(*b*) Pour les recettes, voir St. John (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.
*Crédit autorisé, mais ce nouveau bureau n'est pas encore ouuert.

Bureaux non comptables—*suite.*

Nom du bureau	Province	Recettes	Nom du bureau	Province	Recettes
		$ c.			$ c.
St. Nérée	P.Q.	359 94	Salmon River Lake	N.S.	94 00
St. Nérée Station	P.Q.	61 00	Salmon River Road	N.S.	11 85
St. Norbert	N.B.	32 01	Salmon Valley	B.C.	17 80
St. Ola	Ont.	276 23	Saltaux	Alberta	90 00
St. Onésime	P.Q.	263 05	Saltel	Man.	43 53
St. Ouens	Man.	165 20	Salter	Sask.	234 85
St. Pacôme Station	P.Q.	192 00	Salt Lake (ouvert 15-6-25)	Sask.	56 25
St. Patrick	P.Q.	214 00	Salt Springs	N.B.	105 50
St. Patrick's Channel	N.S.	39 95	Salt Springs, Antigonish	N.S.	54 00
St. Paul de la Croix	P.Q.	336 00	Salt Spring, Pictou	N.S.	354 45
St. Paul d'Industrie	P.Q.	365 00	Salt Springs Station	N.S.	104 00
St. Paul, Est	P.Q.	102 00	Sambro	N.S.	356 90
St. Paul's Island (bureau d'été)	N.S.	54 75	Samburg	Sask.	79 00
Ste. Perpétue Station	P.Q.	130 70	Sampson Cove (ouvert 13-7-25)	N.S.	46 00
St. Philibert	P.Q.	104 00	Sampsonton	Alberta	206 25
St. Philippe	N.B.	17 00	Samson	P.Q.	27 50
St. Philippe de Chester	P.Q.	86 00	Samsonville	N.S.	53 00
St. Phillips	Sask.	37 60	Sanborn	P.Q.	37 00
St. Pie de Guire	P.Q.	416 10	San Clara (ouvert 15-6-25)	Man.	81 00
St. Pierre	N.B.	55 00	Sandfield	Ont.	161 75
St. Pierre de Wakefield	P.Q.	104 75	Sandford	Ont.	179 00
St. Pierre d'Orléans	P.Q.	190 13	Sandford Dene	Sask.	35 24
St. Praxède	P.Q.	33 00	Sand Hill	P.Q.	60 05
St. Raymond	Man.	60 00	Sandilands	Man.	291 14
St. Regmond	N.B.	66 00	Sand Lake	Ont.	76 50
St. Rédempteur	P.Q.	120 00	Sandown	Ont.	76 00
St. Régis	P.Q.	71 75	Sandspit	B.C.	128 68
Ste. Rose	N.S.	45 00	Sand Point	N.S.	165 89
Ste. Rosette	N.B.	108 80	Sand Point Road	N.B.	(*b*)
St. Samuel de Horton	P.Q.	232 35	Sandridge	Man.	172 51
St. Samuel Station	P.Q.	171 00	Sandville	N.S.	34 50
St. Sébastien Station	P.Q.	100 15	Sandwith	Sask.	154 50
St. Sévère	P.Q.	312 90	Sandy Creek	P.Q.	10 00
St. Sévère Nord	P.Q.	14 00	Sandy Falls (ouvert 20-1-26)	Ont.	28 00
St. Sévérin de Beaurivage	P.Q.	413 05	Sandy Hook (bureau d'été)	Man.	77 64
St. Sosime	N.B.	27 63	Sandy Point (bureau d'été)	Ont.	119 00
St. Sulpice	P.Q.	205 00	Sangster	Ont.	27 00
Ste. Séraphine	P.Q.	108 00	San Josef Bay	B.C.	35 50
St. Tharcisius	P.Q.	42 00	San Mateo	B.C.	230 50
Ste. Théodosie	P.Q.	197 33	Sanmaur	P.Q.	521 95
St. Théodule	N.B.	11 00	Sans Souci (bureau d'été)	Ont.	350 00
St. Thomas d'Aquin	P.Q.	235 00	Sapton	Man.	84 00
St. Thomas de Caxton	P.Q.	69 66	Sarrail	Alberta	127 27
St. Thomas de Kent	N.B.	134 00	Sargent (fermé 1-2-26)	N.B.	2 00
St. Thomas de Soulanges	P.Q.	28 00	Sarto	Man.	30 50
St. Thuribe	P.Q.	444 70	Sarty's	N.S.	38 00
St. Valère de Bulstrode	P.Q.	249 70	Saskhart	Sask.	17 51
St. Victor Station	P.Q.	379 80	Sault à la Puce	P.Q.	65 00
St. Yvon	P.Q.	282 55	Sault St. Lin	P.Q.	138 57
Sable River	N.S.	198 00	Sault Ste. Marie S.O. No. 3	Ont.	(*a*)
Sacré-Cœur de Marie	P.Q.	260 25	Saunders West	Alberta	377 70
Sacred Heart	Alberta	54 00	Savanne	Ont.	283 00
Saddle Lake	Alberta	37 25	Savary Island	B.C.	206 90
Sadlow	Man.	73 00	Savoie	P.Q.	17 00
Sadowa	Ont.	92 55	Savory	B.C.	196 06
Sagathun	Sask.	28 00	Savoy	N.B.	80 00
Sahanatien	Ont.	20 24	Savoy Landing	N.B.	67 02
*Sahtlam	B.C.	25 00	Sawdy	Alberta	20 00
Saint Front	Sask.	76 00	Sawyer	Sask.	15 00
Saint Olivier	N.B.	20 50	Saxby	Sask.	31 51
Saints Anges	P.Q.	352 71	Saxon Hill	Sask.	5 42
Salaberry	P.Q.	63 50	Scadouc	N.B.	77 50
Salem	Ont.	262 00	Scandia	Alberta	131 80
Salem	N.S.	304 29	Scanterbury	Man.	9 74
Salem Road	N.S.	26 40	Scapa (ouvert 16-12-25)	Alberta	101 83
Salford	Ont.	282 70	Scarsdale	N.S.	62 20
Salina	N.B.	12 00	Scarth	Man.	408 12
Salmon Bay (bureau d'été)	P.Q.	Nil	Scatarie Island	N.S.	48 51
Salmon River	N.B.	265 00	Schutt	Ont.	162 27
Salmon River Bridge	N.S.	108 75	Schwartz	P.Q.	53 00

*Crédit autorisé, mais ce nouveau bureau n'est pas encore ouvert.
(*a*) Pour les recettes, voir Sault Ste-Marie (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.
(*b*) Pour les recettes, voir St. John (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.

Bureaux non comptables—*suite.*

Nom du bureau	Province	Recettes	Nom du bureau	Province	Recettes
		$ c.			$ c.
Schyan	P.Q.	382 00	Shawanaga	Ont.	179 42
Science Hill	Ont.	182 31	Shaw Brook	N.B.	14 00
Sclater	Man.	396 75	Shandro	Alberta	357 25
Scoble West	Ont.	80 90	Shay	Sask.	57 81
Scotch Bay	Man.	41 25	Sheatown	Ont.	10 00
Scotch Hill	N.S.	32 00	Sheba	N.B.	33 05
Scotch Hill East	N.S.	23 00	Shebeshekong	Ont.	56 75
Scotch Lake	N.S.	64 00	Shediac Bridge	N.B.	225 65
Scotch Settlement	N.B.	54 50	Shediac Island	N.B.	58 86
Scotia	Ont.	415 46	Shediac River (ouvert 15-9-25)	N.B.	6 00
Scotland Farm	Man.	50 25	Shediac Road	N.B.	50 65
Scotty's Springs	Ont.	150 00	Sheerway	P.Q.	45 00
Scott Mills	N.B.	191 00	Sheet Harbour Passage	N.S.	181 90
Scott Road	N.B.	17 00	Sheffield Mills	N.S.	305 25
Scott Siding	N.B.	88 00	Sheffield Mills Station	N.S.	407 40
Scout Lake	Sask.	59 60	Sheila	N.B.	298 33
Scrip	Sask.	129 00	Shekatika Bay	P.Q.	10 71
Scroggie Creek (fermé 30-7-25)	Yukon	Nil	Sheldrake	P.Q.	81 30
Scugog	Ont.	92 00	Shelley	B.C.	467 50
Seabrook	N.S.	36 00	Shell River	Sask.	44 25
Sea Dog Cove	N.B.	28 80	Shell Valley	Man.	142 05
Seaforth	N.S.	201 25	Shelter Bay	P.Q.	902 76
Sea Gull	Ont.	32 00	Shenley, East	P.Q.	97 50
Seal	Alberta	20 50	Shenley, Nord	P.Q.	28 00
Seal Cove	P.Q.	152 70	Shenston	Ont.	35 25
Seal Harbour	N.S.	316 19	Shepenge	Alberta	52 00
Seal Island	N.S.	40 00	Shepody	N.B.	102 97
Sea Otter Cove	B.C.	46 60	Sheppard Siding	Ont.	22 00
Sea Side	N.B.	94 00	Sheppardton	Ont.	260 29
Seaview	N.S.	85 95	Shere	B.C.	307 46
Seba Beach	Alberta	511 27	Sheridan	Ont.	222 15
Sechart	B.C.	56 40	Shergrove	Man.	140 26
Second Peninsula	N.S.	9 00	Sherrard	Sask.	24 25
Sedalia (fermé 31-3-26)	Alberta	898 13	Sherwood (fermé 30-1-26)	Ont.	97 46
*Sedalia	Alberta	50 00	Sheshegwaning	Ont.	67 00
Seebe	Alberta	368 00	Shevlin (ouvert 16-12-25)	Man.	60 00
Seech	Man.	49 75	Shigawake East	P.Q.	223 25
Seely	Ont.	75 00	Shillingthorpe	Sask.	13 00
Sefferensville	N.S.	89 25	Shining Bank	Alberta	56 60
Sellars	Ont.	110 00	Shinnickburn	N.B.	14 25
Sellarville	P.Q.	120 25	Ship Harbour Lake	N.S.	210 30
Selmah	N.S.	262 80	Shippigan Gully	N.B.	46 75
Selwood	N.B.	55 75	Shippigan Island	N.B.	125 50
Selwyn	Ont.	37 55	Shoal Creek	Alberta	32 75
Semiwagan Ridge	N.B.	43 00	Shooter Hill	Sask.	24 25
Senkiw	Man.	90 30	Shorncliffe	Man.	16 55
Senneville	P.Q.	465 00	Shortdale	Man.	307 10
Septième Lac	P.Q.	29 00	Shouldice	Alberta	181 00
Serath	Sask.	29 80	Shrewsbury	P.Q.	54 00
Seton Lake	B.C.	194 64	Shulie	N.S.	49 25
Setting Lake	Man.	155 60	Shunacadie	N.S.	198 61
Seven Oaks	B.C.	360 00	Shushartie	B.C.	130 43
Severn Park	Ont.	454 50	Sidcup	Alberta	23 12
70 Mile House	B.C.	156 25	Sideview	Alberta	13 00
Sévigny	P.Q.	58 00	Sidney Inlet	B.C.	66 83
Sevogle	N.B.	51 00	Sienna (ouvert 15-2-25)	P.Q.	20 00
Sewell Brook	N.B.	34 27	Siglunes	Man.	34 82
Sewellville	N.B.	40 00	Sight Point	N.S.	11 00
Seymour Arm	B.C.	138 80	Silliker's	N.B.	127 80
Shabaqua (ouvert 1-6-25)	Ont.	108 50	Silver	Man.	210 75
Shad Bay	N.S.	43 00	Silver Bay	Man.	31 25
Shalalth (ouvert 1-11-25)	B.C.	180 50	Silver Grove	Sask.	17 50
Shalka	Alberta	86 50	Silver Heights	Alberta	97 25
Shanawan	Man.	192 75	Silver Hill	Ont.	266 00
Shanick	Ont.	28 00	Silver Lake	Ont.	32 00
Shanklin	N.B.	37 00	Silver Mine	N.S.	20 20
Shannon	P.Q.	41 70	Silver Mountain (rouvert 1-4-25)	Ont.	80 80
Shannon	N.B.	389 30	Silver Plains	Man.	147 20
Shannonvale	N.B.	91 95	Silver Ridge (fermé 31-10-25)	Man.	9 29
Sharpewood	Man.	53 25			
Shaw	B.C.	88 00			

*Crédit autorisé, mais ce nouveau bureau n'est pas encore ouvert.

Bureaux non comptables—*suite.*

Nom du bureau	Province	Recettes	Nom du bureau	Province	Recettes
		$ c.			$ c.
Silver Stream	Sask.	47 00	South Bay	Ont.	116 50
Silver Valley	B.C.	128 75	South Bay Mouth	Ont.	114 50
Simard (fermé 20-5-25)	P.Q.	Nil	South Beach	P.Q.	59 55
Simcoe Island	Ont.	49 05	South Branch	N.S.	109 50
Similkameen	B.C.	74 55	South Branch	N.B.	45 06
Simons Valley	Alberta	3 72	South Canaan	N.S.	14 00
Simpson Corner	N.S.	122 25	South Clones	N.B.	51 00
Simpson's Pit (fermé 1-12-25)	Ont.	13 29	South Cove	N.S.	64 50
Sinnett	Sask.	125 75	South Dudswell (fermé 20-11-25)	P.Q.	15 93
Sirko	Man.	61 87	South East Passage	N.S.	50 05
Sissiboo Falls	N.S.	55 00	South Esk	N.B.	45 00
Sisson Ridge	N.B.	43 50	South Ferriby	Alberta	46 25
Six Mile Creek	B.C.	145 00	Southfield	N.B.	60 00
Six Nations	Ont.	48 00	South Gillies	Ont.	88 70
Six Portages	P.Q.	25 00	South Greenwood	N.S.	26 25
Six Roads	N.B.	261 50	South Harbour	N.S.	24 05
Skaro	Alberta	35 25	South Highlands	N.S.	15 25
Skerryvore (bureau d'été)	Ont.	195 00	South Ingonish	N.S.	149 95
Skibo	Ont.	31 23	South Ingonish Harbour	N.S.	42 00
Skibbereen	Sask.	11 65	South Johnville	N.B.	21 00
Skidegate	B.C.	174 25	South Junction	Man.	381 12
Skidegate Mission	B.C.	217 00	South Lancaster	Ont.	489 00
Skir Dhu	N.S.	46 20	South Lochaber	N.S.	114 50
Skookumchuck	B.C.	363 98	Southmag (bureau d'été), (rouvert 1-9-25)	Ont.	48 04
Skownan	Man.	30 24	South Manchester	N.S.	23 75
Skull Creek	Sask.	59 00	South McLellan's Mountain	N.S.	25 30
Sky Glen	N.S.	64 00	South Melfort	Sask.	36 53
Skye Glen East	N.S.	26 00	South Morlands	N.S.	25 00
Skylake	Man.	12 03	South Milford	N.S.	343 28
Sky Mountain	N.S.	12 00	South Minto	N.B.	134 75
Slate Falls	Ont.	21 02	South Nelson Road	N.B.	125 05
Slate River Valley	Ont.	95 73	South Pender	B.C.	176 79
Slawa	Alberta	75 70	Southport	P.E.I.	139 95
Sletten	Sask.	27 40	South Port Mann	B.C.	54 80
Slocan Park	B.C.	163 50	South Port Morien	N.S.	28 00
Sluice Point	N.S.	284 00	South Quinan (ouvert 13-7-25)	N.S.	40 00
Smithfield	N.S.	42 00	South Range	N.S.	126 50
Smith Hill	Man.	73 75	South Rawdon	N.S.	191 96
Smith's	N.B.	127 30	South Rhodena	N.S.	35 45
Smith's Corner	N.B.	60 74	South River	N.B.	29 85
Smith Settlement	N.S.	83 25	South River Bourgeois	N.S.	87 00
Smith Town	N.B.	73 75	South River Lake	N.S.	91 00
Smithsville	N.S.	117 60	South St. Norbert	N.B.	30 00
Smoky River	Alberta	23 00	South Salt Springs	N.S.	9 95
Snell	N.B.	44 70	South Side Basin of River Dennis	N.S.	164 00
Snider Mountain	N.B.	64 55	South Side of Baddeck River	N.S.	20 00
Snow Road Station	Ont.	536 27	South Side of Boularderie	N.S.	47 00
Snowshoe	B.C.	469 62	South Star	Sask.	34 62
Snowville	Ont.	71 45	South Tatamagouche	N.S.	19 00
Snug Harbour	Ont.	45 10	South Tilley	N.B.	60 00
Soapstone Mine	N.S.	54 75	South Touchwood	Sask.	25 65
Sober Island	N.S.	113 80	South Tremont	N.S.	29 00
Social Plains	Alberta	66 89	South Uniacke	N.S.	173 92
Socrates	Sask.	132 00	South Valley	Sask.	30 00
Soda Creek	B.C.	503 46	Southview	Sask.	101 40
Soda Lake	Alberta	502 54	Southville	N.S.	100 50
Sokal	Sask.	45 99	South Waterville (fermé 30-6-25)	N.B.	Nil
Soldier's Cove	N.S.	84 50	South West Lot 16	P.E.I.	26 00
Soldier's Cove West	N.S.	38 00	South West Mabou	N.S.	35 00
Solomon	P.Q.	58 10	South West Margaree	N.S.	254 80
Sonier	N.B.	50 00	South West Point	P.Q.	13 00
Sonningdale	Sask.	228 00	South West Port Hood	N.S.	51 80
*Sooke Lake	B.C.	15 00	South West Port Mouton	N.S.	275 30
Soperton	Ont.	309 43	South West Ridge	N.S.	25 00
Sopoff	Sask.	67 50	Southwood	Ont.	148 80
Sounding Lake	Alberta	28 60	Sowerby	Ont.	128 90
Souris Valley	Sask.	39 75	Spanish Ship Bay	N.S.	211 50
South Alton	N.S.	79 11			
South Bar of Sydney River	N.S.	137 50			
South Bathurst	N.B.	276 00			
South Bay	N.B.	67 20			

*Crédit autorisé, mais ce nouveau bureau n'est pas encore ouvert.

Bureaux non comptables—*suite.*

Nom du bureau	Province	Recettes $ c.
Spapley Creek	P.Q.	39 25
Spearhill	Man.	170 07
Speddington	Sask.	107 50
Spence	Ont.	94 00
Spencer's Island	N.S.	367 55
Spennymoor	Alberta	6 00
Spinney Hill	Sask.	275 05
Spiritwood	Sask.	91 00
Spooner	Sask.	24 00
Springbourne	Sask.	30 50
Springbrook	P.Q.	92 30
Springdale	Alberta	98 75
Springfield	Man.	74 00
Springfield Park	P.Q.	49 75
Spring Grove (fermé 28-5-25)	Sask.	Nil
Springhaven	N.S.	156 00
Springhouse	B.C.	30 00
Spring Lake	Alberta	89 50
Springpark	Alberta	8 00
Spring Point	Alberta	30 00
Springridge	Alberta	87 05
*Springstein	Man.	10 00
Springtown	Ont.	39 96
Springville	N.S.	142 83
Sproul Settlement	N.B.	7 00
Sprucefield	Alberta	16 75
Spruce Hedge	Ont.	36 20
Spruce Home	Sask.	125 45
Spry Harbour	N.S.	247 00
Spurgrave	Man.	95 60
Square Hill	Sask.	95 00
Squilax	B.C.	231 77
Squirrel Cove	B.C.	262 39
Stainsleigh (fermé 30-11-25)	Alberta	4 49
Standard Hill	Sask.	27 62
Stand Off	Alberta	102 00
Stanger	Alberta	128 00
Stanhope	P.Q.	167 25
Stanhope	P.E.I.	150 50
Stanley House (bureau d'été)	Ont.	71 20
Stanley Section	N.S.	55 00
Stanleyville	Ont.	167 75
Staplehurst	Alberta	27 00
Star	Alberta	57 65
Starkey's	N.B.	159 66
Starkville	Ont.	61 00
Starrat	Ont.	114 90
Station Bilodeau	P.Q.	105 00
Stauffer	Alberta	90 24
Staynor Hall	Sask.	50 10
Stream Mill Village (fermé 31-10-25)	N.S.	14 65
Steeledale	Sask.	70 51
Steele's Lake (fermé 31-1-26)	N.S.	4 00
Steelhead	B.C.	95 50
Steenburg	Ont.	277 60
Steep Creek	Sask.	127 39
Steep Creek	N.S.	150 00
Steeve's Mountain	N.B.	45 00
Steeve's Settlement	N.B.	59 00
Stelcam	Sask.	128 79
Stellaco	B.C.	55 78
Stenson	P.Q.	291 50
Stephens Bay (bureau d'été). (ouvert 22-6-25)	Ont.	85 74
Stetten	Alberta	12 00
Stevenson Place	Ont.	154 25
Stewartdale	N.S.	24 00
Stewartfield	Alberta	29 00
Stewart Lake	Man.	63 30
Stewarton	N.B.	62 90
Stewart River	Yukon	135 00
Stewart Valley	Sask.	286 19
Stewiacke Cross Roads	N.S.	145 94
Stiles Village	N.B.	32 00
Still Water	N.S.	168 50
Stillwater	B.C.	904 58
Stirling	N.S.	84 50
Stirling Brook	N.S.	52 00
Stocks	Alberta	34 00
Stoddarts (fermé 28-10-25)	N.S.	4 08
Stoneham	P.Q.	176 50
Stonehenge	Sask.	127 00
Stonehurst	N.S.	128 30
Stonelaw	Alberta	67 93
Stoneleigh	Ont.	70 25
Stone Ridge	N.B.	91 32
Stony Hill	Man.	47 00
Stony Island	N.S.	372 50
Stonyview	Sask.	25 00
Stoppington	Alberta	31 75
Stormont	N.S.	112 64
Storeytown (fermé 1-1-26)	N.B.	21 32
Stowlea	Sask.	41 00
Strachan	Alberta	99 10
Straiton	B.C.	168 45
Strand	Sask.	27 00
Strange	Ont.	112 27
Strathadam	N.B.	93 50
Strathnaver	B.C.	43 90
Strawberry Hill	B.C.	192 60
Streamstown	Alberta	67 00
Streatham	B.C.	76 60
Strong Pine	Sask.	65 01
Stry	Alberta	70 24
Stuart Island	B.C.	118 50
Stubb's Bay (fermé 2-8-25)	P.Q.	19 46
Stubno	Alberta	65 95
Sturgeon Landing	Sask.	117 00
Sturgeon Point (bureau d'été)	Ont.	1,014 00
Sturgeon River	Sask.	113 80
Sturgeonville	Alberta	51 25
Subrosa	Sask.	58 00
Suffolk Station	P.E.I.	19 00
Suffren	Man.	54 46
Sugar Camp	N.S.	43 50
Sugar Loaf	N.S.	125 95
Sugden	Alberta	30 75
Sullivan Lake	Alberta	120 15
Sulphur Springs	Alberta	168 17
Summercove	Sask.	204 00
Summer Hill	N.B.	98 25
Summerview	Alberta	9 50
Summerville	Ont.	159 45
Summerville	P.E.I.	151 25
Summerville Centre	N S	116 70
Sundance	Alberta	67 35
Sundown	Man.	364 05
Sunkist	Sask.	47 56
Sunland	Alberta	197 00
Sunny Bank	P.Q.	291 00
Sunnybrook	Alberta	85 56
Sunny Corner	N.B.	206 50
Sunnydale	Alberta	29 00
Sunnymead	Sask.	19 00
Sunnyside	N.B.	31 26
Sunnywold	B.C.	31 20
Sunrise	N.S.	17 00
Sunset Cape North	N.S.	36 00
Sunset Lake	Sask.	42 00
Sunset Prairie	B.C.	27 00
Sunshine	Ont.	264 34
Sunville	Man.	21 00
Suomi	Ont.	110 00
Surge Narrows	B.C.	60 50
Surprise	Sask.	85 70

*Crédit autorisé, mais ce nouveau bureau n'est pas encore ouvert.

Bureaux non comptables—*suite.*

Nom du bureau	Province	Recettes $ c.
Suretteville	N.B.	55 50
Surrey	N.B.	594 00
Sutherland's River	N.S.	53 00
Sutton Bay	Ont.	118 00
Swansburg	N.S.	175 53
Swan Plain	Sask.	74 00
Swanson Bay	B.C.	242 00
Swarthmore	Sask.	82 00
Sweenyville	N.B.	25 00
Sweetland	N.S.	25 00
Sweet's Corners	N.S.	203 00
Swift Creek	B.C.	392 90
Sybouts	Sask.	33 00
Sydney Forks	N.S.	84 20
Sydney River	N.S.	271 50
Sylvan	Man.	42 70
Sylvan Valley	Ont.	45 50
Synton	N.B.	18 00
Syringa Creek	B.C.	109 13
Taché (ouvert 1-8-25)	P.Q.	292 75
Taft	B.C.	167 93
Taghum	B.C.	81 40
Takla Landing	B.C.	30 00
Talon	P.Q.	57 00
Talbot	Alberta	224 18
Talbotville Royal	Ont.	483 50
Tallmann (ouvert 1-2-26)	Sask.	46 00
Tamaracouta (bureau d'été)	P.Q.	60 00
Tancredia	P.Q.	187 65
Tangleflags	Sask.	274 00
Tanglefoot (fermé 31-10-25)	B.C.	98 80
Tankville	N.B.	17 01
Tannin	Ont.	138 40
Tansley	Ont.	137 50
Tantallon	N.S.	119 75
Tarbot	N.S.	78 45
Tarbotvale	N.S.	53 40
Tarnapol	Sask.	323 00
Tarrys	B.C.	140 60
Tartigou	P.Q.	82 76
Tashota	Ont.	450 50
Ta Ta Creek	B.C.	160 30
Tatamagouche Mountain	N.S.	65 75
Tatla Lake	B.C.	68 40
Tatlock	Ont.	62 60
Taunton	Ont.	102 00
Taylor	B.C.	78 00
Taylor's Head	N.S.	27 00
Taylorside	Sask.	44 97
Taylor Village	N.B.	64 00
Taylorville	Alberta	78 25
Tchesinkut Lake	B.C.	41 40
Teddington	Sask.	151 12
Teepee	Sask.	52 15
Teepee Creek	Alberta	48 40
Telegraph Creek	B.C.	309 17
Telford	N.S.	22 30
Temperance Vale (fermé 30-6-25)	N.B.	5 88
Temperanceville	Ont.	113 75
Tenby	Man.	230 00
Tenby Bay	Ont.	53 25
Tenecape	N.S.	61 56
Ten Mile Creek	N.B.	43 95
Tennex	Sask.	14 50
Terence	Man.	233 41
Terence Bay	N.S.	126 05
Terra Haute	P.Q.	123 23
Terra Nova	N.S.	39 00
Terre Noire	N.S.	138 90
Teston (fermé 30-1-26)	Ont.	46 00
Tête à la Baleine	P.Q.	18 00
Tête Jaune Cache	B.C.	98 95
Tewkesbury	P.Q.	17 00
Tétreaultville	P.Q.	(*a*)
Thalberg	Man.	116 00
The Bluffs	N.B.	76 40
The Cottages (bureau d'été)	Ont.	20 00
The Falls	N.S.	83 00
The Flats (fermé 14-3-25)	Sask.	Nil
The Glades	N.B.	942 68
The Halfway	Man.	21 00
The Hawk	N.S.	128 65
The Lodge	N.S.	36 45
The Narrows	Man.	15 75
The Points West Bay	N.S.	79 38
The Range	N.B.	134 89
Theresa	Sask.	88 00
Thériault	N.B.	87 75
The Ridge	Ont.	82 10
The Slash	Ont.	60 00
The Willows	N.B.	110 20
Thibault	N.B.	42 00
Thibeauville	N.S.	81 00
Thicket Portage	Man.	93 00
Thistletown	Ont.	219 00
Thivierge	P.Q.	193 00
Thomasville	N.S.	58 83
Thompson	Alberta	28 75
Thompson Lake	N.B.	10 00
Thorah Island (bureau d'été)	Ont.	20 00
Thorel House	Ont.	100 25
Thornbrook	N.B.	6 00
Thornby	P.Q.	38 42
Thorne Centre	P.Q.	24 30
Thorsby	Alberta	16 50
Three Creeks (fermé 30-9-25)	Sask.	5 82
Three Brooks	N.B.	157 80
Three Fathom Harbour	N.S.	54 94
Three Lakes	P.Q.	125 10
Three Valley	B.C.	117 10
Thunder River	P.Q.	252 46
Thurston Harbour	B.C.	15 50
Thurstonia Park (bureau d'été)	Ont.	293 00
Thwaites	Ont.	41 50
Tichborne	Ont.	462 39
Tiddville	N.S.	100 70
Tide Head	N.B.	177 94
Tide Lake	Alberta	82 50
Tidnish Bridge	N.B.	160 75
Tidnish River	N.S.	59 50
Tilley	N.B.	153 36
Tilley Station	Alberta	317 25
Timberlea	N.S.	48 50
Tinchebray	Alberta	14 00
Tingley	N.B.	23 00
Tiny	Sask.	325 00
Tionaga	Ont.	670 05
Tipperary	Man.	44 00
Titanic	Sask.	53 66
Titusville	N.B.	130 50
Tlell	B.C.	27 00
Tobique Narrows	N.B.	27 00
Tobique River	N.B.	159 50
Tod Creek	Alberta	101 55
Tolland	Alberta	243 50
Tomiko	Ont.	161 15
Tompkinsville	N.S.	18 00
Tonkin (fermé 30-4-25) (rouvert 16-1-26)	Sask.	29 15
Tooleton	N.B.	81 00

(*a*) Pour les recettes, voir Montréal (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.

Bureaux non comptables—*suite.*

Nom du bureau	Province	Recettes	Nom du bureau	Province	Recettes
		$ c.			$ c.
Topland	Alberta	26 00	Ulva	N.S.	47 40
Topley	B.C.	317 69	Umatillo	Man.	32 57
Torbay	N.S.	68 95	Umphrey	Sask.	46 75
Torbrook	N.S.	152 41	Uncas (ouvert 15-8-25)	Alberta	65 66
Torbrook East	N.S.	41 00	Underhill	N.B.	163 50
Torbrook West	N.S.	77 45	Undine	N.B.	11 00
Torlea	Alberta	72 00	Union Creek	Ont.	108 27
Torryburn	N.B.	129 12	Union Mills	N.B.	325 00
Tothill	Alberta	26 25	Union Point (ouvert 1-1-26)	Man.	27 65
Touffe de Pins	P.Q.	109 35	Union Road	P.E.I.	80 55
Tourelle	P.Q.	397 68	Union Square	N.S.	46 00
Toutes Aides	Man.	429 05	Union Valley	N.S.	4 00
Tracadie Beach	N.B.	62 25	Uno	Man.	312 14
Tracadie Cross	P.E.I.	323 70	Uphill	Ont.	77 00
Tracadie Road	N.S.	12 00	Upper Abougoggin	N.B.	118 00
Trafalgar	Ont.	233 60	Upper Baddeck River	N.S.	25 85
Trait Carré	P.Q.	70 00	Upper Balmoral	N.B.	110 50
Tramore	Ont.	62 95	Upper Barneys River	N.S.	30 26
Tranter (fermé 1-5-25)	Man.	Nil	Upper Bass River	N.S.	57 00
Trapp Lake	B.C.	59 75	Upper Bay du Vin	N.B.	167 75
Treelon	Sask.	20 60	Upper Bertrand	N.B.	98 00
Trelydden	Man.	12 10	Upper Big Tracadie	N.S.	97 61
Tremblay Settlement	N.B.	36 00	Upper Blandford	N.S.	96 00
Tremont	N.S.	71 00	Upper Branch	N.S.	121 50
Trentham	Man.	23 25	Upper Brighton	N.B.	90 45
Trenville	Alberta	21 00	Upper Buctouche	N.B.	59 00
Tring	Alberta	215 25	Upper Burlington	N S.	156 11
Trinity Valley	B.C.	43 50	Upper Cape	N.B.	77 00
Tristram	Alberta	30 42	Upper Caraquet	N.B.	429 20
Triton Fishing Club (bureau d'été)	P.Q.	100 00	Upper Charlo	N.B.	386 00
Trois Saumons	P.Q.	220 80	Upper Chelsea	N.S.	90 50
Trois Saumons Station (ouvert 23-0-25)	P.Q.	52 08	Upper Clyde River	N.S.	43 00
Trottier	P.Q.	168 80	*Upper Cole Harbour	N.S.	15 00
Trout Brook	N.B.	122 50	Upper Derby	N.B.	127 00
Trout Brook	N.S.	60 00	Upper Dorchester	N.B.	165 00
Trout River	N.S.	64 00	Upper Dover	N.B.	25 00
Trout Stream	N.B.	69 75	Upper Dundee	N.B.	27 00
Troy	N.S.	50 00	Upper Economy	N.S.	128 10
Truemanville	N.S.	39 01	Upper Falmouth	N.S.	220 00
Tufts Cove	N.S.	121 40	Upper Gaspereau	N.B.	34 00
Tulford Harbour	B.C.		Upper Glencoe	N.S.	20 00
Tullis	Sask.	373 55	Upper Glen Road	N.S.	103 00
Tulleymet	Sask.	191 00	Upper Golden Grove	N.B.	12 00
Tummel	Man.	27 00	Upper Goshen	N B	34 00
Tupper Creek	B.C.	28 00	Upper Grand Mira	N.S.	40 00
Tupperville	N.S.	221 50	Upper Greenwick	N.B.	55 35
Turgeon	P.Q.	88 43	Upper Hampstead	N.B.	49 00
Turgeon	N.B.	261 50	Upper Hat Creek	B.C.	55 00
Turkey Point (bureau d'été) (ouvert 1-7-25)	Ont.	Nil	Upper Keswick	N.B.	170 60
Turnerville	Ont.	400 91	Upper Kingsburg	N.S.	85 32
Turtle Beach	Sask.	69 05	Upper La Have	N.S.	254 45
Turtle Creek	N.B.	250 00	Upper Lakeville	N.S.	64 75
Turtle Lake	Ont.	62 90	Upper Lawrencetown	N.S.	5 50
Tutela	Ont.	(*b*)	Upper Leitche's Creek	N.S.	15 00
Tweedie Brook	N.B.	14 00	Upper Loch Lomond	N.B.	35 50
Twining	Alberta	202 77	Upper Main River	N.B.	66 25
Twin Rock Valley	N.S.	30 00	Upper Margaree	N.S.	30 75
Twin Valley	Sask.	31 62	Upper Middleboro	N.S.	85 55
Twin River	Alberta	91 20	Upper Middle River	N.S.	98 75
Two Hills	Alberta	164 20	Upper Mills	N.B.	55 50
Two Rivers	N.S.	16 00	Upper Nappan	N.S.	16 20
*Tyner	Sask.	15 00	Upper Nelson	N.B.	67 00
Tyneside	Sask.	25 50	Upper New Cornwall	N.S.	81 75
			Upper New Harbour	N.S.	205 75
Udora	Ont.	291 34	Upper New Horton	N.B.	85 00
Ufford	Ont.	137 39	Upper New Port	N.S.	153 66
Uhthoff	Ont.	227 54	Upper Peel (fermé 1-6-25)	N.B.	Nil
Ukraina	Man.	214 85	Upper Rawdon	N.S.	316 00
Ullswater	Ont.	64 00	Upper Rexton	N.B.	66 25
			Upper River Dennis	N.S.	18 00
			Upper Rockport	N.B.	52 00
			Upper St. André	N.B.	32 00

(*b*) Pour les recettes, voir Brantford (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.
*Crédit autorisé, mais ce nouveau bureau n'est pas encore ouvert.

Bureaux non comptables—*suite.*

Nom du bureau	Province	Recettes $ c.
Upper St. Maurice	N.B.	21 00
Upper Ste. Rose	N.B.	65 00
Upper St. Simon	N.B.	59 00
Upper Sheila	N.B.	122 50
Upper Siegas	N.B.	56 25
Upper Smithfield	N.S.	30 25
Upper South River	N.S.	94 00
Upper South West Mabou	N.S.	29 00
Upper Springfield	N.S.	24 50
Upper Squamish	B.C.	19 30
Upper Tantallon	N.S.	139 47
Upper Tilley Road	N.B.	29 00
Upper Washabuck	N.S.	50 00
Upper Wedgeport	N.S.	70 35
Upper West New Harbour	N.S.	57 35
Upper West Pubnico	N.S.	238 95
Upper Whitehead	N.S.	38 05
Upper Wood Harbour	N.S.	45 00
Upsala	Ont.	489 82
Upsalquitch	N.B.	314 70
Urbania	N.S.	152 03
Ursa	Ont.	14 46
Usherville	Sask.	36 15
Usona	Alberta	79 00
Vachon	P.Q.	119 75
Val Alain	P.Q.	158 75
Valbrand	Sask.	170 41
Valcartier Village	P.Q.	300 00
Val d'Amour	N.B.	145 00
Val d'Espoir	P.Q.	30 00
Valdor	P.Q.	84 95
Vale	Alberta	25 00
Valencay	P.Q.	123 20
Valenciennes	P.Q.	39 00
Valentia	Ont.	217 85
Vale Perkins	P.Q.	189 35
Valeport	Sask.	110 00
Valhalla	Alberta	54 30
Valin	P.Q.	51 65
Valjean	Sask.	303 48
Vallée Ste. Claire	Sask.	118 00
Valleville	P.Q.	86 00
Valley Centre	Sask.	67 00
Valley Mills	N.S.	25 00
Valley Station	N.S.	29 00
Vallican	B.C.	105 43
Valmont	P.Q.	263 12
Val Morin Station	P.Q.	415 80
Val Ombreuse	P.Q.	58 00
Valpoy	Man.	35 10
Val St. Michel (antérieurement Fafard) (ouvert 1-7-25)	P.Q.	17 00
Val Soucy	Alberta	37 11
Varnarsdol	B.C.	259 40
Vance	Sask.	89 00
Vanbrugh	Ont.	38 20
Van Bruyssel	P.Q.	493 80
Vancouver sub-office No. 30	B.C.	(*b*)
Vancouver, North Arm	B.C.	(*b*)
Vandry	P.Q.	646 10
Vandyne	Alberta	24 25
Vanesti	Alberta	107 25
Vankoughnet	Ont.	118 76
Vannes	Man.	40 00
Varsity View	Man.	161 36
Vassar	Man.	652 44
Vauban	P.Q.	293 00
Vaucluse	P.Q.	249 00
Vaughan	N.S.	173 45
Vauquelin	P.Q.	17 95
Vautour	N.B.	70 54
Vauvert	P.Q.	357 40
Vavenby	B.C.	297 10
Vedder Crossing	B.C.	175 00
Veletta	Ont.	44 00
Vendée	P.Q.	55 90
Veneer Siding (ouvert 16-12-25)	N.B.	83 64
Venlaw	Man.	43 45
Vennachar	Ont.	172 53
Verbois	P.Q.	99 00
Verdant Valley	Alberta	16 50
Verlo (ouvert 1-12-25)	Sask.	21 00
Vermilion Bay	Ont.	293 32
Vernal	N.S.	30 00
Verndale	Sask.	35 51
Vernon River	P.E.I.	369 70
Vestfold	Man.	33 64
Vesuvius	N.S.	24 75
Vianney (ouvert 15-10-25)	P.Q.	38 00
Victoria sub-office No. 6	B.C.	(*c*)
Victoria sub-office No. 10	B.C.	(*c*)
Victoria sub-office No. 11	B.C.	(*c*)
Victoria Beach	N.S.	295 05
Victoria Beach (bureau d'été) (rouvert 4-5-25)	Man.	790 58
Victoria Bridge	N.S.	47 95
Victoria Corners	Ont.	63 10
Victoria Harbour	N.S.	48 25
Victoria Line	N.S.	24 95
Victoria Mines	N.S.	127 71
Victoria Vale	N.S.	147 00
Victory	N.B.	22 00
Victory Hill	Sask.	31 40
Vidir	Man.	89 00
Vieille Eglise	P.Q.	263 00
Vien	P.Q.	161 00
Vienneau	N.B.	37 00
Viewmount	N.S.	44 30
Vigilant	Sask.	12 50
Ville des Lacs	P.Q.	38 00
Village Bélanger	P.Q.	288 50
Villagedale	N.S.	76 96
Village des Chutes	P.Q.	49 00
Village La Prairie	N.B.	7 10
Village St. Augustin	N.B.	26 30
Village Ste. Croix	N.B.	43 00
Village St. Irénée	N.B.	18 25
Village St. Jean	N.B.	18 00
Village St. Joseph	N.B.	18 00
Village St. Paul	N.B.	27 20
Village St. Pierre	N.B.	34 36
Ville Bouvier	Sask.	21 25
Villefranche	Sask.	54 33
Ville Guay	P.Q.	108 00
Villemay	P.Q.	389 31
Ville Réal	P.Q.	39 60
Villeroy	P.Q.	272 80
Vimy Ridge	Ont.	268 00
Vincennes	P.Q.	341 51
Vinoit	P.Q.	49 00
Vinsulla	B.C.	70 01
Vinton	P.Q.	248 20
Virgil	Ont.	168 95
Virginia East	N.S.	59 25
Vivian Station	Man.	261 02
Vogar	Man.	206 35
Volga (rouvert 1-4-25)	Man.	72 00
Vogler's Cove	N.S.	425 95
Volmer	Alberta	70 71
Waba	Ont.	234 00
Wabasca	Alberta	158 00
Wabassee	P.Q.	62 05

(*b*) Pour les recettes, voir Vancouver (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.
(*c*) Pour les recettes, voir Victoria (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.

Bureaux non comptables—*suite.*

Nom du bureau	Province	Recettes $ c.
Wabi-Kon (bureau d'été) (ouvert 1-7-25)	Ont.	207 00
Wadden Cove	N.S.	11 00
Wadhams	B.C.	416 00
Wagarville	Ont.	127 06
Wahstao	Alberta	84 00
Waitville	Sask.	63 30
Wako	Ont.	171 30
Walcott (ouvert 1-10-25)	B.C.	36 70
Waldeck Line	N.S.	86 00
Walden	N.S.	50 50
Waldersee	Man.	173 00
Walkerburn	Man.	33 80
Walkers Cutting	P.Q.	90 75
Walkers Point	Ont.	150 03
Walkerville	N.S.	87 25
Walkleyburg	Man.	25 00
Wallace Highlands	N.S.	28 50
Wallace Mill	P.Q.	38 00
Wallace Station	N.S.	259 00
Wallard	Sask.	215 89
Wallbrook	N.S.	54 00
Wallmore	Man.	12 00
Walnut Grove	B.C.	120 34
Wampum	Man.	74 00
Wamsley	Ont.	49 50
Wandsworth	Sask.	31 00
Wanganui	Sask.	16 00
Wanikewin (bureau d'été)	Ont.	20 00
Waniska	Sask.	40 50
Wapah	Man.	52 00
Wapashoe	Sask.	26 25
Wapske	N.B.	369 50
Warburg	Alberta	78 20
Wardrope	Ont.	257 00
Ward's Brook	N.S.	302 95
Warmley	Sask.	37 77
Warrensville	Alberta	9 00
Warwick	Alberta	360 00
Wasaga Beach	Ont.	765 50
Wasel	Alberta	81 00
Washabuck Bridge	N.S.	12 00
Washabuck Centre	N.S.	41 00
Wasing	Ont.	46 00
Washagami (ouvert 22-7-25)	Ont.	61 90
Wastina	Alberta	87 15
Watabeag	Ont.	54 00
Waterfield	Sask.	62 48
Waterford	N.S.	115 80
Waterford	N.B.	108 90
Waterhen	Man.	30 50
Waterloo	N.S.	42 70
Waternish	N.S.	72 00
Waters	Ont.	75 40
Waterside	N.S.	52 00
Waterton Park	Alberta	355 76
Watervale	N.S.	52 00
Watford	N.S.	56 50
Watling	N.B.	21 75
Watt Lake	Alberta	23 55
Watts	Alberta	392 50
Watun River	B.C.	24 25
Watt Section, Sheet Harbour	N.S.	183 50
Wattsford	Alberta	50 00
Waubamick	Ont.	138 25
Waugh	N.B.	129 00
Waugh	Alberta	255 60
Waugh's River	N.S.	103 00
Waupoos	Ont.	307 25
Waverley	Ont.	291 08
Wavy Bank	Man.	21 95
Wawashkesh (bureau d'été)	Ont.	410 00
Waweig	N.B.	103 50
Waybrook	Alberta	30 50
Wayerton	N.B.	27 00
Weald	Alberta	117 78
Wealthy	Alberta	18 50
Weatherley	N.S.	64 20
Weaver	N.B.	56 61
Weaver Settlement	N.S.	41 50
Weaver Siding	N.B.	43 00
Weiden	Man.	27 75
Weirstead	P.Q.	115 30
Welland Junction	Ont.	216 90
Wellfield Settlement	N.B.	14 00
Welling	Alberta	118 00
Wellington	N.S.	122 75
Wellington Station	N.S.	78 50
Wells	N.B.	40 00
Wellsbrook	N.B.	48 65
Wellsdale	Alberta	72 00
Wellsville	Alberta	21 05
Wenham Valley	Alberta	32 50
Weno	Alberta	70 00
Wensley	Ont.	112 01
Wentworth	N.S.	110 23
Wentworth Creek	N.S.	25 00
Wentworth Station	N.S.	439 94
Wentzell's Lake	N.S.	80 00
Wesleyville	Ont.	130 00
West Advocate	N.S.	73 11
West Alba	N.S.	60 25
West Apple River	N.S.	17 55
Westasta Valley	Sask.	21 00
West Aylwin	P.Q.	179 30
West Baccaro	N.S.	44 74
West Bay Centre	N.S.	81 00
West Bay Road	N.S.	429 11
West Berlin	N.S.	161 95
West Branch, St. Nicholas River	N.B.	116 57
Westbridge	B.C.	280 00
Westbrook	N.S.	398 50
Westbury Basin	P.Q.	69 95
West Caledonia	N.S.	21 00
Westchester	N.S.	16 00
Westchester Lake	N.S.	206 00
West Chezzetcook	N.S.	71 39
West Clifford	N.S.	67 50
Westcock	N.B.	40 70
West Cook's Cove	N.S.	60 25
Westcott	Alberta	222 00
West Demars	B.C.	247 10
West Devon	P.E.I.	15 01
West Ditton	P.Q.	66 20
Westerdale	Alberta	70 20
Westerham	Sask.	122 00
Westerleigh	Sask.	16 25
Westerly	N.S.	15 05
Western Head	N.S.	88 00
Westfield	N.S.	60 45
Westfield Centre	N.B.	331 70
West Flamborough	Ont.	201 80
West Glassville	N.B.	66 85
West Glenmount	N.S.	41 25
West Gravenhurst	Ont.	189 28
West Guildford	Ont.	235 50
Westhazel	Sask.	71 95
West Head	N.S.	366 95
West Jeddore	N.S.	171 95
Westlake	Sask.	21 25
West Lakevale	N.S.	16 00
West Lawrencetown	N.S.	77 50

Bureaux non comptables—*suite.*

Nom du bureau	Province	Recettes $ c.
West Liscomb	N.S.	49 85
West Lochaber	N.S.	11 00
West Mabou Harbour	N.S.	12 00
West Middle Sable	N.S.	95 12
Westmount North (ouvert 1-10-25)	N.S.	49 00
West Newdy Quoddy	N.S.	215 85
West Northfield	N.S.	152 96
West Petpeswick	N.S.	37 10
West Plains	Sask.	70 90
West Point	Sask.	72 06
West Port Clyde	N.S.	81 60
West Quaco	N.B.	325 54
West River	N.B.	63 00
West Roachvale	N.S.	52 75
West Rosaireville	N.B.	49 75
West St. Andrews	N.S.	23 00
West Side of Middle River	N.S.	92 50
West Springhill	N.S.	22 50
West Tarbot	N.S.	30 00
Westward Ho	Alberta	122 60
West Waterville (fermé 1-7-25)	N.B.	Nil
West Wingham	Alberta	50 00
Wexford	Ont.	49 04
Weymouth Falls	N.S.	43 00
Weymouth Mills	N.S.	175 30
Whalen Island (bureau d'été)	Ont.	134 00
Wharncliffe	Ont.	139 00
Wharton	N.S.	28 00
Whatcheer	Alberta	42 20
Wheat Centre	Alberta	71 85
Wheatley River	P.E.I.	91 60
Wheaton Mills	N.B.	54 00
Wheaton Settlement	N.B.	63 00
Wheatstone (ouvert 1-12-25)	Sask.	64 00
White	Ont.	22 79
Whitebeech	Sask.	76 00
White Deer	P.Q.	130 25
White Fish Lake	P.Q.	32 00
White Fox	Sask.	63 47
Whitehall	Ont.	44 00
White Head Percé	P.Q.	230 37
White Lake (fermé 31-3-25)	B.C.	Nil
Whitemud	Sask.	10 75
White Point	N.S.	33 05
White Rapids	N.B.	34 70
White Rock Mills	N.S.	272 80
White's Brook	N.B.	311 86
White's Corner	N.S.	62 50
White's Cove	N.B.	113 06
Whiteside	Ont.	173 60
Whiteside	N.S.	106 45
White's Lake	N.S.	59 75
White's Mills	N.B.	33 50
White's Mountain	N.B.	15 00
White Settlement	N.B.	28 00
Whitestone	Ont.	179 38
White Sulphur	B.C.	256 50
White Star	Sask.	50 00
Whitewood Grove	Ont.	119 70
Whitewood Hills	Sask.	19 50
Whitney	N.B.	157 00
Whittome	Sask.	268 75
Whitworth	P.Q.	168 30
Whycocomagh Bay (North side)	N.S.	16 00
Whycocomagh Mount	N.S.	3 00
Whycocomagh Portage	N.S.	16 00
Whytecliffe	B.C.	192 50
Whytewold	Man.	257 50
Wickham	N.B.	141 50
Wideview	Sask.	192 97
Widewater	Alberta	501 16
Wiggins	Sask.	56 75
Wikwemikong	Ont.	152 74
Wilbert (fermé 13-5-25)	Sask.	Nil
Wilburn	N.S.	35 00
Wild Horse (antérieurement Sage Creek) (ouvert 1-2-26)	Alberta	31 77
Wildmere	Alberta	214 09
Wild Rose	Sask.	109 75
Wile Settlement	N.S.	26 00
Wileville	N.S.	14 00
Wilfrid	Ont.	188 54
Willard	Man.	13 30
Willard Mills (fermé 20-11-25)	P.Q.	12 92
Willesden Green	Alberta	43 50
William	P.Q.	72 00
Williamsdale	N.S.	35 00
Williams Point	N.S.	25 00
Willisville	Ont.	188 25
Willoughby	B.C.	116 00
Willowdale	Ont.	1,675 41
Willowdale	N.S.	40 87
Willowfield	Sask.	22 00
Willowford	B.C.	73 00
Willow Grove	N.B.	41 00
Willow Hill	Sask.	21 00
Willowlea	Alberta	99 90
Willow River	B.C.	773 15
Willowvale	Sask.	54 35
Willowview	Man.	28 50
Wilmot Valley	P.E.I.	111 40
Wilson	Ont.	69 19
Wilson Cove	N.S.	29 30
Wilson Creek	B.C.	123 40
Wilson Lake	Sask.	122 00
Wilson Landing	B.C.	39 72
Wilson's Corners	P.Q.	168 65
Wilson's Mills	P.Q.	39 00
Wilson's Point	N.B.	23 25
Wimmer	Sask.	342 94
Windigo	P.Q.	513 75
Windsor Junction	N.S.	418 90
Windsor Lake	Sask.	46 25
Windygates	Man.	119 98
Windy Lake	Ont.	160 86
Wine Harbour	N.S.	143 25
Wine River	N.B.	33 51
Wingard	Sask.	127 00
Wingle	Ont.	61 90
Wingello	Sask.	50 00
Winnipeg, Derry	Man.	(*a*)
Winnitoba	Man.	3 85
Winsloe	P.E.I.	201 00
Winslow South	P.Q.	21 45
Winterburn	Alberta	194 52
Winthorpe	Sask.	111 00
Winton	Sask.	22 00
Wisdom	Alberta	33 00
Wishart	Sask.	280 50
Wishart Point	N.B.	86 50
Wisla	Man.	44 50
Wiste	Alberta	181 56
Wittenburg	N.S.	90 20
Wiwa Hill	Sask.	74 55
Woermke	Ont.	38 99
Wolf Creek	Alberta	242 55
Wolfe	Sask.	372 53
Wolf Lake	P.Q.	181 24
Woman River	Ont.	327 75
Wood	Ont.	37 00
Wood Bay	Man.	207 50
Woodbend	Alberta	25 60
Woodbine	N.S.	17 52
Woodbourne	N.S.	31 00

(*a*) Pour les recettes, voir Winnipeg (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.

Bureaux non comptables—*fin.*

Nom du bureau	Province	Recettes	Nom du bureau	Province	Recettes
		$ c.			$ c.
Woodfield	N.S.	34 50	Wynot	Sask.	136 61
Woodfield (fermé 1-5-25)	Man.	Nil	Wyse's Corner	N.S.	84 00
Woodglen	Alberta	18 10	Wyvern	N.S.	54 00
Woodington	Ont.	173 50			
Woodland Bay	P.Q.	69 00	Yankee Harbour	N.S.	15 00
Wood Island	N.B.	31 00	Yarm	P.Q.	88 35
Wood Island West	P.E.I.	21 00	Yarmouth Centre	Ont.	95 50
Wood Lake	N.B.	12 00	Yarrow	B.C.	149 86
Woodmore	Man.	140 80	Yates	Alberta	42 50
Woodpecker	B.C.	131 75	Yearley's	Ont.	89 50
Wood Point	N.B.	162 50	Yeoman's	Sask.	137 10
Woodridge	Man.	509 55	Yone	N.B.	20 00
Wood River	Alberta	47 68	York Centre	P.Q.	175 00
Woodroffe	Ont.	436 51	York Mills	Ont.	164 01
Woodroyd	Man.	20 00	*Youbon	B.C.	25 00
			Youghall	N.B.	18 00
Woodside	P.Q.	60 30	Young's Cove	N.B.	180 00
Woodside	N.B.	81 55	Ypres	Sask.	91 00
Woodvale	N.S.	60 10			
Woodville	N.S.	45 72	Zalicia	Man.	87 40
Woodville	N.B.	12 00	Zant	Man.	80 88
Woodward's Cove	N.B.	338 00	Zawale	Alberta	138 21
Wordsworth	Sask.	388 75	Zbaraz	Man.	30 00
Woolchester	Alberta	40 50	Zelena (ouvert 1-6-25)	Man.	110 00
Wreck Cove	N.S.	87 95	Zenon Park	Sask.	332 00
Wrightville	Sask.	31 00	Zeta	Ont.	13 00
Wrigley	Alberta	Nil	Zetland	Alberta	180 25
Wyborn	Ont.	66 75	Zhoda	Man.	46 10
Wyatt Bay	B.C.	432 18	Zincton	B.C.	172 00
Wycollar	Sask.	45 87	Ziska	Ont.	106 40
Wyecombe	Ont.	254 26	Zoldovara	Alberta	10 50
Wylie	Ont.	96 00	Zoria	Man.	28 50

*Crédit autorisé, mais ce nouveau bureau n'est pas encore ouvert.

DOMINION DU CANADA

RAPPORT

DU

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

CONCERNANT LES CONSTRUCTIONS SOUS SON CONTRÔLE

POUR

L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS

1926

Soumis conformément aux prescriptions du chapitre 39, article 34, des Statuts refondus du Canada

OTTAWA
F. A. ACLAND
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1926

A Son Excellence le Très Honorable Vicomte Willingdon, G.C.S.I., G.C.M.G., G.C.I.E., G.B.E., Gouverneur général et Commandant en chef du Dominion du Canada.

Qu'il plaise à Votre Excellence:

J'ai l'honneur de présenter à Votre Excellence le rapport du ministère des Travaux publics du Canada pour l'exercice terminé le 31 mars 1926.

J'ai l'honneur d'être,

de Votre Excellence,

le très obéissant serviteur,

J. C. ELLIOTT,
Ministre des Travaux publics.

OTTAWA, le 9 novembre 1926.

SOMMAIRE

	Page.
RAPPORT DU SOUS-MINISTRE	1
RAPPORT DE L'ARCHITECTE EN CHEF	11
RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF	27
RAPPORT DU SURINTENDANT GÉNÉRAL DU SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE	114
RAPPORT DU COMPTABLE EN CHEF	129
RAPPORT DE L'AVOCAT DU MINISTÈRE	185
GALERIE NATIONALE DES ARTS	205

TABLE DES MATIÈRES

Endroit, etc.	Page
A	
Acton, Ont., édifice public	142
Acton Vale, P.Q., édifice public	133
Agassiz, C.-B., ferme expérimentale	156
Alberta, réseau télégraphique	114, 116, 122, 181
Alberton, I.-P.-E., quai	165
Alert Bay, C.-B., quai flottant	86, 176
Alexandria, Ont., édifice public	142
Alice Arm, C.-B., quai flottant	86, 176
Almonte, Ont., édifice public	142
Amherst, N.-E., édifices publics	129
Amherst, port P.Q.	66, 168
Amherstburg, Ont., édifice public	142
Amherst Point, N.-E., quai	38, 161
Amiro's Hill, N.-E., quai	38, 161
Amos, P.Q., quai	66, 168
Anderson's Cove, N.-E	87, 161
Angus, Camp Borden, Ont	142
Annapolis, N.-E., édifice public	129
Annapolis-Royal, N.-E., quai	38, 161
Annieville Bar, C.-B., (*voir* rivière Fraser)	
Anse-à-Beaufils, P.Q., jetée	56, 93, 168
Anse à Fougère, P.Q.	87, 168
Anse-à-Gilles, P.Q.	49, 168
Anse-à-la-Barbe, P.Q., brise-lames (*voir* Gascons-Ouest)	168
Anse-à-l'Ilot, P.Q. (*voir* Chandler)	
Anse-à-Louise, P.Q.	87, 168
Anse-à-L'Ours (Gascons) P.Q., quai	168
Anse-aux-Gascons, P.Q., quai	168
Anse-aux-Griffons, P.Q., quai	87, 168
Anse-à-Valleau, P.Q., brise-lames	168
Anse-des-Whalen, P.Q. (*voir* Cap-des-Rosiers)	
Anse-Saint-Jean, P.Q., quai	49, 168
Anse-Tadoussac, P.Q. (*voir* Tadoussac)	64, 168
Anticosti, P.Q., réseau télégraphique	114, 116, 121, 181
Antigonish, N.-E., chenal du port	161
Antigonish, N.-E., édifice public	12, 129
Arcadia, N.-E., quai	38, 161
Architecte en chef, rapport de l'	11
Argenta, C.-B., quai	86, 176
Arichat, N.-E., édifice public	129
Arichat, N.-E., quai	38, 161
Arisaig, N.-E., quai	161
Armstrong (comté de Beauce), P.Q., bureau d'immigration	133
Arnprior, Ont., édifice public	142
Arnprior, Ont., quai	173
Arpentages	181
Arrow, lacs, C.-B	176
Arrow Park, C.-B., quai	86, 176
Arthabaska, P.Q., édifice public	133
Arts, Galerie nationale des	10, 141, 205
Asbestos, P.Q., bureau de poste	133
Ashcroft, C.-B., salle des malles	24, 156
Ashcroft-Dawson, réseau télégraphique	114, 116, 181

Endroit, etc.	Page
A	
Aspy Bay, N.-E. (*voir* Dingwall)	
Athabaska Landing, Alta., édifices publics	153
Athens, Ont., édifice public	142
Atikokan, rivière, Ont.	87, 175
Atlin, C.-B., édifice public	156
Aultsville, Ont., quai	173
Aurora, Ont., édifice public	142
Avocat du ministère, rapport de l'	185
Avonport, N.-E., quai	27, 161
Ayer's Cliff, P.Q., quai	66, 168
Aylmer, Ont., édifice public	142
Aylmer, P.Q., bureau de poste	133
Aylmer, P.Q., quai	66, 168
B	
Back Bay, N.-B., quai	48, 166
Baddeck, N.-E., édifice public	12, 129
Baddeck, N.-E., quai	38, 161
Bagotville, P.Q., quai	49, 168
Baie de Fundy, réseau télégraphique	114, 116, 120, 181
Baie-des-Sables, P.Q., quai (*voir* Sandy Bay)	49
Baie-du-Vin, N.-B., quai	48, 166
Baie-Saint-Paul, P.Q.	49, 168
Bailey's Brook, N.-E., quais	27, 161
Balfour, C.-B., quai	86, 176
Bamfield, C.-B., édifice public	156
Bamfield-Est, C.-B., quai	176
Bamfield-Ouest, C.-B., quai flottant	86, 176
Banff, Alta., édifices militaires	153
Barachois-de-Malbaie, P.Q., brise-lames	66, 168
Barker's, N.-B., quai	48, 166
Barnston Island, C.-B., quai	86, 176
Barraute, P.Q. (*voir* rivière Laflamme)	
Barrie, Ont., édifice public	20, 142
Barrie, Ont., quai	76, 173
Barrington Cove (Sydney Mines), N.-E., quai	38, 161
Barrnigton Passage (co. Shelburne), N.-E., quai	38, 161
Bassano, Alta., édifice public	23, 153
Bassins de radoub	110
Bass River, N.-E., quai	27, 161
Bateaux d'inspection	181
Bathurst, N.-B., édifice public	14, 131
Bathurst, N.-B., quai	48, 166
Batiscan, P.Q., jetée	49, 168
Battleford, Sask., édifice public	22, 151
Baux	6, 198
Bayfield, N.-E., brise-lames	161
Bayfield, Ont., quai	76, 173
Bayport, N.-E., quai	27, 161
Bay St. Lawrence, N.-E., brise-lames	27, 161
Bayswater, N.-B., débarcadère de la traversée	167
Bay View, I.-P.-E., quai	41, 165
Bear Cove, N.-E., brise-lames	38, 161

Endroit, etc.	Page
B	
Beaton, C.-B., quai	86, 176
Beauharnois, P.Q., bureau de poste	133
Beaumaris, Ont., quai	76, 173
Beauport, P.Q., quai	66, 168
Beaver Harbour, N.-B., quai	42, 166
Beaver Harbour, N.-E., quai	38, 161
Beaverlodge, Alta., station expérimentale	154
Beaver Point, C.-B., quai	86, 176
Beaverton, Ont., quai	76, 173
Bedford, P.Q., bureau de poste	133
Beebe Junction, P.Q., édifice d'immigration	133
Bellerive, P.Q. (quai Hurteau)	66, 168
Belle River, Ont.	76, 87, 173
Belleville, Ont., édifice public	20, 142
Belleville, Ont., quai	76, 173
Belliveau, N.-B., quai	48, 166
Belliveau's Cove, N.-E., brise-lames	38, 161
Bells' Channel, N.-E. (*voir* La Have)	87, 162
Belœil, P.Q.	168
Belœil Station, P.Q., quai	50, 168
Belœil, village, P.Q., quai	168
Belyea's Cove, N.-B. (*voir* Webster's Cove)	
Bentinck, île, C.-B., lazaret	23, 156
Bersimis, P.Q.	87, 168
Berthier, P.Q., dragage	87
Berthier (en bas) P.Q., quai	66, 168
Berthierville, P.Q.	50, 168
Berthierville, P.Q., édifice public	133
Bic, P.Q., quai	50, 88, 168
Big Bay Point, Ont., quai	76, 173
Biggar, Sask., arsenal	151
Big George, île, Man.	175
Black Island, Man.	175
Black Point, N.-E.	27, 161
Black Point (co. de Shelburne), N.-E.	28, 161
Black's Harbour, N.-B., quai	42, 166
Blairmore, Alta.	78, 166
Blandford, N.-E.	161
Blind River, Ont.	66, 88, 173
Blooming Point, I.-P.-E., quai	165
Blubber Bay, île Texada, C.-B., quai	79, 176
Blue Rocks, N.-E.	88, 161
Boischatel, P.Q., quai	168
Boisvenu et Plouffe, débarcadères (rivière du Lièvre), P.Q.	168
Bonaventure, P.Q.	50, 168
Boswell, C.-B., quai	86, 176
Bowen Island, C.-B., quai flottant	86, 176
Bowmanville, Ont.	173
Bowmanville, Ont., édifices publics	142
Bracebridge, Ont., brise-lames	173
Bracebridge, Ont., édifice public	142
Brae Harbour, I.-P.-E., brise-lames	39, 165
Brampton, Ont, édifices publics	26, 142
Brandon, Man., édifices publics	22, 26, 149
Brandon, Man., ferme expérimentale	149
Brantford, Ont., édifices publics	20, 142
Bridgeburg, Ont., édifice public	17, 142
Bridgetown, N.-B. (*voir* Newcastle).	
Bridgetown, N.-E., édifice public (emplacement)	129
Bridgewater, N.-E., édifice public	12, 129

Endroit, etc.	Page
B	
Brighton, Ont., édifices publics	142
Brighton Beach, C.-B., quai flottant	86, 176
Broad Cove Marsh, N.-E., quai	38, 161
Brockville, Ont., bureau de poste	142
Bromptonville, P.Q., bureau de poste	133
Bronte, Ont., quai	66, 173
Brown, île, P.Q., quai	50, 168
Brownsburg, P.Q., bureau de poste	133
Brown's Flats, N.-B., quai	48, 166
Bruce Mines, Ont., quai	76, 173
Brudenell, I.-P.-E., quai	41, 165
Brussels, Ont., bureau de poste	20, 142
Bryant's Landing, P.Q., quai	66, 168
Buckingham, P.Q., édifice public	17, 133
Buctouche, N.-B.	166
Burdwood Bay, C.-B., quai flottant	86, 176
Burford, Ont., bureau de poste	142
Burk's Head, N.-E., quai	38, 161
Burleigh Falls, Ont.	173
Burlington, Ont., brise-lames	173
Burlington, Ont., hôpital militaire	142
Burlington Centre, N.-E., quai	28, 161
Burlington Channel, Ont.	67, 173
Burlington, en bas, N.-E., quai (*voir* Lower Burlington)	28
Burn's, N.-B., quai	42, 166
Burnt Church, N.-B., quai	42, 166
Burrard Inlet, C.-B., pont	180
Burton, C.-B., quai	86, 176
Burton, N.-B., quai	48, 166
Burton Court House, N.-B., quai	48, 166
Byng Inlet, Ont.	88, 174
C	
Cabano, P.Q., quai	66, 168
Cacouna, P.Q., quai	51, 168
Cacouna-Est, P.Q., quai	66
Caledonia, Ont., arsenal	142
Calgary, Alta., édifice militaire	154
Calgary, Alta., édifices publics	22, 154
Calumet-Bryson, P.Q., pont	66, 180
Cambridge, N.-B., quai	48, 166
Campbellford, Ont., arsenal	142
Campbell River, C.-B., ponton et quai	79, 176
Campbellton, N.-B.	43, 88, 166
Campbellton, N.-B., édifices publics	131
Camp Borden (*voir* Angus).	
Campobello, île, N.-B., édifice public	131
Canada Creek, N.-E., brise-lames	28, 161
Canning, N.-E., édifice public (emplacement)	129
Canoe Pass, C.-B.	79, 176
Canora, Sask., édifices publics	151
Canso, N.-E., édifice public	129
Cap-à-la-Baleine, P.Q.	88, 168
Cap-à-l'Aigle, P.Q., quai	66, 168
Cap-aux-Os, P.Q.	88, 168
Cap-Breton, N.-E., réseau télégraphique	120, 181
Cap-Chat, P.Q.	66, 168
Cap-de-la-Madeleine, bureau de poste	133
Cap-de-la-Madeleine, P.Q., quai	51, 168
Cap-des-Rosiers, P.Q.	51, 88, 168
Cape Bald, N.-B., brise-lames	43, 88, 166

Endroit, etc.	Page
C	
Cape Cove, P.Q., quai	66, 89, 168
Cape Croker, Ont., quai	76, 174
Cap Ray, réseau télégraphique	116, 181
Cap-Rouge, P.Q., ferme expérimentale	133
Cap-Saint-Ignace, P.Q., quai	51, 168
Cape Tormentine, N.-B	166
Caraquet, N.-B., quais	48, 166
Carberry, Man., édifice public	149
Cardinal, Ont., bureau de poste	142
Caribou Island, N.-E., brise-lames	38, 161
Carleton, P.Q	66, 168
Carleton Place, Ont., édifice public	143
Carman, Man., édifices publics	22, 149
Carr's Brook, N.-B., brise-lames	38, 161
Cary's Passage (co. Richmond), N.-E.	89, 161
Caughnawaga, P.Q	51, 168
Cayuga, Ont., bureau de poste	20, 143
Cedar Creek, C.-B., quai	176
Celista, C.-B., quai	79, 176
Centre Burlington, N.-E. (*Voir* Burlington Centre)	
Champlain, bassin de radoub	110, 170
Champlain, P.Q., quai	66, 168
Chandler, P.Q., quai	168
Chapel Cove, N.-E., brise-lames	28, 161
Chapleau, Ont., bureau de poste	143
Charlemagne, P.Q.	168
Charlottetown, I.-P.-E	165
Charlottetown, I.-P.-E., édifices publics	12, 131
Charlottetown, I.-P.-E., ferme expérimentale	131
Chase, C.-B	89
Chase's Point, N.-B. (*voir* Gunter's)	
Château-Richer, P.Q.	51, 89, 168
Chatham, N.-B	48, 89, 166
Chatham, N.-B., édifice public	12, 132
Chatham, N.-B., station de quarantaine	132
Chatham-Escuminac, réseau télégraphique	116, 120, 181
Chatham, Ont	67, 174
Chatham, Ont., édifices publics	20, 143
Chauffage, éclairage, etc	129
Chaussées et ponts	180, 182
Chauvin, Alta, édifice militaire	154
Chebogue, port, N.-E., brise-lames	28, 161
Chegoggin, N.-E	89, 161
Chenal Ecarté, Ont	89
Chesley, Ont., édifice public	143
Chester, N.-E., quai	161
Chester Canal, N.-E	38, 89, 161
Chéticamp, N.-E. (*voir* Eastern Harbour)	
Chéticamp, Pointe, N.-E., quai	28, 161
Chèverie, N.-E., quai	29, 161
Chezzetcook-Est, N.-E. (*voir* Graff Beach)	
Chicoutimi, P.Q., édifice public	17, 133
Chicoutimi, P.Q., quai	66, 168, 169
Chicoutimi, Bassin, P.Q., quai	51, 168
Chilliwack, C.-B	86, 156, 177

Endroit, etc.	Page
C	
Chilliwack, C.-B., édifice public	24
Chimney Corner, N.-E., quai	161
China Point, I.-P.-E., quai	39, 165
Chipman, N.-B., édifice public	12, 132
Chipman, N.-B., quai	48, 166
Chipman's Brook, N.-E., brise-lames	38, 161
Chocolate Cove, N.-B., quai	48, 166
Choisy (Graham's), P.Q., quai	66, 169
Church Point, N.-E., brise-lames	38, 161
Chute-à-Blondeau, Ont., quai	67, 174
Claresholm, Alta, édifice militaire	154
Clark's Harbour, N.-E., bureau de poste	129
Clayoquot, C.-B., quai	80, 176
Clinton, Ont., édifices publics	143
Cloverdale, C.B., édifice d'immigration	156
Coaticook, P.Q., édifice public	134
Cobalt, Ont., bureau de poste	143
Cobourg, Ont	67, 89, 174
Cobourg, Ont., édifice public	143
Cocagne, N.-B., quai	48, 166
Cocagne Cape, N.-B., quai	48, 166
Cockburn Island, Ont., quai	76, 174
Colborne, Ont., arsenal	143
Cole's Point, N.-B., quai	43, 166
Collingwood, Ont	67, 90, 174
Collingwood, Ont., édifices publics	143
Colombie-Britannique, réseaux télégraphiques	114, 116, 122, 181
Columbia, rivière, C.-B	80, 176
Comeau's Hill, N.-E., quai	38, 161
Como, P.Q	169
Comox, C.-B., édifice public	156
Comox, C.-B., quai	80, 176
Comptable, rapport du	129
Compton, P.Q., bureau de poste	134
Contrats adjugés	185
Contrecœur, P.Q., quai	51, 169
Cookshire, P.Q., édifice public	134
Corkum's Island, N.-E	161
Cornwall, Ont., édifice public	143
Cortéréal (Saint-Majorique), P.Q., pont	52
Coteau Landing, P.Q., quai	66, 169
Côte Nord du Saint-Laurent, réseau télégraphique	114, 116, 121, 181
Courtenay, C.-B., édifice public	23, 156
Courtenay, baie, N.-B	46, 100, 167
Courtenay, rivière, C.-B	90, 177
Coutts, Alta., édifice d'immigration (emplacement)	23, 154
Cowan, lac et rivière, Sask	78, 176
Cow Bay (Port Morien), N.-E., brise-lames	29, 161
Cowichan, lac, C.-B	90, 177
Cracroft, C.-B., quai flottant	86, 177
Cranbrook, C.-B., édifices publics	24, 156
Craven, barrage, Sask	176
Crawford Bay, C.-B., quai flottant	80, 177
Creignish, N.-E., quai	38, 161
Crescent Bay (Kootenay-Ouest), C.-B.	86, 177
Cris Cove (co. Annapolis), N.-E., brise-lames	161
Crofton, C.-B., quai	86, 177

Endroit, etc.	Page
C	
Croit's Cove, N.-E., quai	38, 161
Cross Point, P.Q.	90, 169
Cumberland, C.-B., édifice public	24, 156
Cumberland, Ont., quai	67, 174
Cumberland, lac, Sask.	176
D	
D'Aiguillon, P.Q., quai (*voir* Seal Rock)	52
Daisy Bay, C.-B., quai flottant	86, 177
Dalhousie, N.-B., édifice public	132
Dalhousie, N.-B., quais	43, 166
Danville, P.Q., bureau de poste	14, 134
Dartmouth, N.-E., édifices publics	129
Dartmouth, N.-E., quai	161
Dauphin, Man., édifices publics	22, 149
Dauphin Beach, Man., quai	76, 175
Deer Park, C.-B., quai	80, 177
Delap's Cove, N.-E., quai	38, 161
Delta, Man.	76, 175
Denman Island, C.-B., cale-débarcadère	81, 177
Dépenses	1, 182
Descente-des-Femmes, P.Q., quai	169
Deschaillons (Saint-Jean), P.Q., quai	66, 169
D'Escousse, N.-E., quai	38, 161
Deseronto, Ont., édifice public	143
Deseronto, Ont., quai	68, 174
Des-Islets, P.Q.	90
Desjardins, P.Q., quai	52, 169
Des-Joachims, P.Q., pont	66, 180
De Winton, Alta., arsenal	154
Digby, N.-E., édifices publics	129
Digby, N.-E., quai	29, 161
Digby, île, C.-B., quai de la station de quarantaine	24, 156
Dingwall (baie Aspy), N.-E., brise-lames	161
Dipper Harbour, N.-B., brise-lames	44, 166
D'Israeli, P.Q., édifice public	134
Divers	181
Donley's Landing, C.-B.	86, 177
Dorchester, N.-B., quai	48, 166
Doucet's Landing, P.Q.	90, 169
Douglas, C.-B., édifice d'immigration	156
Douglas Harbour, N.-B., quai	48, 166
Douglastown, N.-B., quai	48, 166
Drapeaux pour les édifices publics	160
Dragage	3, 87
Dragage, vaisseaux et outillage du	104, 180, 182
Dresden, Ont., bureau de poste	20, 143
Drummondville, P.Q., édifice public	17, 134
Dryden, Ont., arsenal	143
Duck Lake, Sask., édifice d'immigration	151
Duncan, C.-B., édifice public	23, 156
Dundas, Ont., bureau de poste	20, 143
Dundee, P.Q., édifice des douanes	134
Dunnville, Ont., arsenal	143
Durham, Ont., édifice public (emplacement)	143
Dutton, Ont., bureau de poste	143

Endroit, etc.	Page
E	
Eagle Head, N.-E., brise-lames	38, 161
Earle's Landing, N.-B., quai	48, 166
East Angus, P.Q., édifice public	134
East Arrow Park, C.-B., quai	86, 177
East Berlin, N.-E., brise-lames	29, 161
Eastern Harbour, N.-E., quai	38, 161
Eastern Points, N.-E.	161
East Green Harbour, N.-E., quai	38, 161
East River, N.-E.	90, 161
East Robson, C.-B., quai	86, 177
East Ship Harbour, N.-E., quai	161
East Templeton, P.Q., quai	66, 169
Echourie, P.Q.	169
Eclairage, chauffage, etc.	129
Economiseur de combustible	20
Ecum Secum, N.-E. (co. Antigonish-Guysborough), quai	162
Ecum Secum, N.-E. (co. Halifax), quai	29, 162
Edgewood, C.-B., ponton et quai	86, 177
Edifice du Parlement	6, 140
Edifices loués	198
Edifices militaires	5, 26
Edifices publics	4, 11, 129, 182, 185
Edmonton, Alta., édifices publics	22, 154
Edmonton South, Alta., édifices publics	155
Edmundston, N.-B., édifices publics	12, 132
Edmundston, N.-B., pont	180
Edson, Alta., édifice d'immigration	155
Eganville, Ont., édifice public	143
Elbow, rivière, Alta.	78, 176
Elmira, Ont., édifice public	20, 143
Elora, Ont., bureau de poste	143
Emerson, Man., édifices publics	22, 150
Entrance (Edmonton-Ouest), Alta, bureau forestier	155
Escuminac, N.-B., brise-lames	166
Escuminac, N.-B., réseau télégraphique	116, 120, 181
Esquimalt, C.-B., bassins de radoub	90, 110 177
Esquimalt, C.-B., édifices militaires	26, 156
Essex, Ont., bureau de poste	17, 143
Estevan, Sask., édifices publics	22, 151
Etang-des-Caps, P.Q.	91, 169
Evandale, N.-B., quai	48, 166
Ewing's Landing, C.-B.	86, 177
Exeter, Ont., bureau de poste (emplacement)	143
F	
Fairhaven, N.-B., quai	48, 166
Fairville, N.-B., bureau de poste	14, 132
False Bay (île Lasqueti), C.-B., quai	81, 177
False Creek, C.-B.	91, 177
Farmer's Landing, C.-B., (*voir* Nanaïmo)	
Farnham, P.Q., édifice public	134
Farnham, P.Q., ferme expérimentale	134
Fassett, P.Q., quai	52, 169
Fauquier, C.-B., quai	86, 177
Fauvel, P.Q., quai	66, 169
Feltzen South, N.-E.	29, 162
Fergus, Ont., édifice public	143
Fernie, C.-B., édifice public	156

Endroit, etc.	Page
F	
Finlay Point, N.-E., quai	29, 162
Fisherman's Bay, C.-B.	86, 177
Fisherman's Harbour, N.-E., quai	30, 162
Five Islands, N.-E., quai	38, 162
Forages d'essais	180
Fort Chipewyan, Alta., brise-lames	176
Fort-Coulonge, P.Q., quai	169
Fort Frances, Ont., bureau de l'ingénieur de district	143
Fort McMurray, Alta., quai	176
Fort Qu'Appelle, Sask., édifice militaire	152
Fort Resolution, T. N.-O., quai	79, 176
Fort William, Ont., édifices publics	20, 143
Fourchu, N.-E.	30, 162
Fournitures pour bureaux de poste	160
Fox, N.-B., quai	48, 166
Français, rivière des, Ont., barrages	76, 174
Fraser Lake, C.-B., quai	177
Fraser, rivière, C.-B.	81, 91, 177
Fraser's Landing, C.-B., quai	86, 177
Fraserville, P.Q., (*voir* Rivière-du-Loup).	
Fredericton, N.-B., édifices publics	14, 132
Fredericton, N.-B., ferme expérimentale	132
Freeport, N.-E., quai	30, 162
French River, I.-P.-E., quai	41, 165
French River (*voir* Français, rivière des), Ont.	
Friar's Head, N.-E., refuge de bateaux	38, 162
Fruid's Point, N.-E., quai	162
Fulford Harbour, C.-B., quai	86, 177
G	
Gabarous, N.-E.	38, 162
Galena Bay, C.-B.	86, 177
Galerie Nationale des Arts	10, 141, 205
Galt, Ont., édifice public	143
Gananoque, Ont.	91, 174
Gananoque, Ont., édifices publics	143
Ganges, C.-B., quai	86, 177
Gascons (Anse-à-l'Ours), P.Q., quai	66
Gascons-Ouest, P.Q., brise-lames (*voir* Anse-à-la-Barbe)	53
Gaspé, P.Q., bureau de poste	134
Gaspé (Sandy Beach), P.Q., quai	53, 169
Gaspereau, rivière, N.-B. (*voir* Port Elgin).	
Gatineau, rivière, P.Q.	53, 169
Gautreau Village, N.-B., quai	48, 166
Georgetown, I.-P.-E., édifice public	131
Georgetown, I.-P.-E., quai	41, 165
Georgeville, N.-E., refuge de bateaux	38, 162
Georgeville, P.Q., quai	66, 169
Gerow's, N.-B., quai	48, 166
Gibson's Landing, C.-B., quai	81, 177
Gimli, Man., bureau de poste	150
Gimli, Man., port	77, 175
Ginols, C.-B., quai	86, 177
Glace Bay, N.-E., édifice public	129
Gleichen, Alta., arsenal	155
Glencoe, Ont., bureau de poste	143
Glen Valley, C.-B.	86, 177

Endroit, etc.	Page
G	
Goderich, Ont., édifices publics	143
Goderich Harbour, Ont.	68, 91, 174
Gordon Road, C.-B., quai	86, 177
Gouvernement civil	181
Gower Point, C.-B., quai flottant	81, 177
Grace Harbour, C.-B., quai flottant	86, 177
Graff Beach, N.-E.	89, 162
Graham's, P.Q. (*voir* Choisy)	
Granby, P.Q., édifices publics	134
Grand Bend, Ont., quai	68, 174
Grand-Chlorydorme, P.Q.	91, 169
Grande-Anse, P.Q.	100, 169
Grande-Baie, P.Q. (*voir* Saint-Alexis)	53, 169
Grande-Entrée, P.Q.	53, 169
Grande-Grève, P.Q.	91, 169
Grande-Prairie, Alta., édifices publics	23, 155
Grande-Rivière, P.Q., quai	53, 169
Grandes-Piles, P.Q.	169
Grand-Etang, N.-E.	30, 162
Grand-Etang, N.-E., pont	38, 180
Grand-Etang, P.Q.	91
Grande-Vallée, P.Q.	91, 169
Grand Falls, N.-B., bureau de poste	14, 132
Grand Forks, C.-B., édifice public	24, 156
Grand Harbour, N.-B., quai	48, 166
Grandigue, N.-B., quai	48, 166
Grand'Mère, P.Q., bureau de poste	134
Grand Mira, N.-E., quai	38, 162
Grand Narrows, N.-E., quai	38, 162
Grands-Méchins, P.Q.	66, 169
Granite Bay, C.-B., quai flottant	86, 177
Grantham's Landing, C.-B., quai	86, 177
Granville Centre, N.-E., quai	38, 162
Gratifications payées	181
Gravelbourg, Sask., édifice public	152
Gravenhurst, Ont., édifice public	17, 143
Gray Creek, C.-B., quai	86, 177
Great Village, N.-E., quai	30, 162
Green Point, N.-B., quai	166
Greenwood, C.-B., édifice public	156
Greta, C.-B., quai	81, 177
Grimsby, Ont., édifices publics	20, 143
Grindstone, P.Q., quai	53, 169
Grondines, P.Q., quai	54, 169
Grosse-Ile, P.Q. (Iles-Madeleine)	54, 169
Grosse-Ile, P.Q., quai de la station de quarantaine	169
Grosse-Ile, P.Q., réseau télégraphique	114, 116, 181
Grosse-Ile, P.Q., station de quarantaine	134
Guelph, Ont., édifice public	143
Gulliver's Cove, N.-E., quai	30, 162
Gunter's (Chase's Point), N.-B., quai	166
Guysborough, N.-E., édifice public	129
H	
Haggerty's, I.-P.-E., quai	41, 165
Haileybury, Ont.	174
Haileybury, Ont., salle publique	143
Half Island Cove, N.-E., quai	162

Endroit, etc.	Page
H	
Half Moon Bay, C.-B., quai	86, 177
Halifax, N.-E., édifices publics	11, 129
Halifax, N.-E., hôpitaux militaires	25, 129
Hall's Harbour, N.-E.	38, 162
Hamilton, Ont.	76, 174
Hamilton, Ont., édifices publics	17, 143
Hamilton Cove, P.Q.	66, 92, 169
Hampstead, N.-B., quai	48, 166
Hampton, N.-B., édifice public	14, 132
Haney, C.-B., quai	81, 177
Hanover, Ont., édifice public	144
Hantsport, N.-E., quai	30, 162
Harbourville, N.-E., brise-lames	30, 162
Hardisty, Alta., édifice militaire	155
Harricana, rivière, P.Q.	169
Harrison, rivière, C.-B.	86, 177
Harriston, Ont., édifices publics	144
Harrow, Ont., ferme expérimentale	144
Hartland, N.-B., édifice public	14, 132
Hatzic, C.-B., quai (*voir* rivière Fraser)	86, 177
Havre-Aubert, P.Q. (Pointe-Shea) quai	54, 169
Havre-aux-Maisons, P.Q., quai	54, 169
Havre-Boucher, N.-E., quai	38, 162
Havre-Saint-Pierre, P.Q. (*voir* Pointe-aux-Esquimaux)	54, 169
Hawkesbury, Ont., bureau de poste	144
Hemmingford, P.Q., édifices publics	134
Heriot Bay, C.-B., quai	86, 177
Hespeler, Ont., bureau de poste (emplacement)	144
High Falls, P.Q., quai	54, 169
Higgin's Shore, I.-P.-E., quai	39, 165
Hillsborough, N.-B., édifice public	14, 132
Hilton, grève, Ont., quai	76, 174
Hollyburn, C.-B.	92, 177
Honey Harbour, Ont.	69, 92, 174
Honfleur, P.Q., quai	54, 169
Hope, baie, C.-B., quai	81, 177
Hopetown, P.Q.	66, 169
Hôpitaux militaires	5, 25
Hopkin's Landing, C.-B., quai	86, 177
Hornby Island, C.-B., quai	86, 177
Horton Landing, N.-E., quai	31, 162
Hospital Bay, P.Q.	169
Hudson, P.Q., quai	66, 169
Hull, P.Q., édifices publics	134
Hull, P.Q., quai	55, 169
Humboldt, Sask., édifice public	22, 152
Humphrey's, N.-B., quai	48, 166
Huntingdon, C.-B., édifice d'immigration	156
Huntingdon, P.Q., édifice public	134
Hunt's Point, N.-E.	31, 92, 162
Huntsville, Ont.	76, 174
Huntsville, Ont., édifices publics	144
Hurst Island, C.-B., quai flottant	86, 177
I	
Iberville, P.Q., édifice public	134
Iberville, P.Q., quai	55, 169
Ile-aux-Coudres, P.Q., quai	66, 169
Ile-aux-Raisins, P.Q.	92

Endroit, etc.	Page
I	
Ile-du-Prince-Edouard—Terre ferme, réseau télégraphique	181
Ile Perrot, P.Q.	55, 66, 169
Ile-Verte, P.Q. (*voir* Rivière Verte)	55, 66, 170
Iles-Madeleine, P.Q.	170
Iles-Madeleine, P.Q., réseau télégraphique	114, 116, 120, 181
Impressions, papeterie, etc.	160, 181
Indian Harbour, N.-E., quai	31, 162
Indian Head, Sask., ferme expérimentale	152
Indian Head, Sask., pépinière forestière	22, 152
Ingénieur en chef, rapport de l'	27
Ingersoll, Ont., édifice public	144
Inglewood, Ont., arsenal	144
Inkerman, N.-B., quai	48, 166
Invermere, C.-B., ferme expérimentale	156
Inverness, N.-E., édifice public	12, 130
Inverness, N.-E., port	38, 92, 162
Iona, N.-E., quai	38, 162
Irish Cove, N.-E., quai	38, 162
Irvine's Landing, C.-B.	86, 177
Isaac's Harbour, N.-E., quai	38, 162
Ile Verte et la côte sud du Saint-Laurent, câble	116, 181
J	
Jackson Bay, C.-B., quai flottant	86, 177
Jackson's Point, Ont., quai	76, 174
Jeannette's Creek, Ont.	76, 92, 174
Jersey Cove, N.-E.	31, 162
Jersey Cove, P.Q.	92, 170
Jeune Landing, C.-B., quai	178
Joggins, N.-E.	31, 93, 162
Johnson's Harbour, N.-E., quai	38, 162
Joliette, P.Q., édifice public	134
Jones' Harbour, N.-E., brise-lames	38, 162
Jonquières, P.Q., bureau de poste	17, 134
Judique (Baxter's), N.-E., quai	162
Judique (McKay's Point), N.-E., quai	162
K	
Kaleden, C.-B., quai	82, 178
Kamloops, C.-B.	23, 156
Kamouraska, P.Q., quais	55, 170
Kapuskasing, Ont., ferme expérimentale	144
Keewatin, Ont., arsenal	144
Keewatin, Ont., quai	76, 174
Kelowna, C.-B., arsenal	156
Kelly's Cove, N.-E., quai	38, 162
Kemptville, Ont., édifice public	144
Kennebecasis, rivière, N.-B.	48, 167
Kénogami, P.Q., édifice public	134
Kenora, Ont.	69
Kenora, Ont., édifices publics	144
Kensington Point, Ont., quai	76, 174
Kentville, N.-E., ferme expérimentale	130
Kentville, N.-E., édifice public	130
Keppoch, I.-P.-E., station de quarantaine	131

Endroit, etc.	Page
K	
Kerrobert, Sask., arsenal	152
Kier's Shore, I.-P.-E., quai	40, 165
Kildonan, C.-B., quai flottant	82, 177
Killarney, Man., édifice militaire	150
Killiney, C.-B., quai	86, 178
Kincardine, Ont.	69, 93, 174
Kincardine, Ont., bureau de poste	144
Kindersley, Sask., arsenal	152
Kingsgate, C.-B., arsenal	157
Kingston, Ont.	69, 174
Kingston, Ont., édifices militaires	17, 144
Kingston, Ont., édifices publics	17, 144
Kingsville, Ont.	69, 174
Kingsville, Ont., édifice public (emplacement)	145
Kinojevis, rivière, Ont	93
Kitchener (Berlin), Ont., édifices publics	18, 145
Knowlton, P.Q., édifice public	134
Kootenay Landing, C.-B	178
Kraut Point, N.-E., quai	31, 162
Kuskanook, C.-B., quai	86, 178
L	
Lachine, P.Q., édifice public	134
Lachine, P.Q., quais	55, 170
Lachute, P.Q., édifices publics	134
Lac-la-Biche, Alta.	79, 176
Lac-Mégantic, P.Q., édifice public	17, 134
Lac-Mégantic, P.Q., quai	66, 170
Lacombe, Alta., ferme expérimentale	155
La-Descente-des-Femmes, P.Q., quai	56
Ladner, C.-B.	178
Ladysmith, C.-B., bureau de poste	157
La Ferme, P.Q., ferme expérimentale	134
Laflamme, rivière, P.Q. (*voir* rivière Laflamme)	93, 171
La Have, N.-E.	31, 87, 162
Lake Erie, Ont., entrepôt (*voir* Leamington)	
Lakefield, Ont., bureau de poste	20, 145
La Malbaie, P.Q., édifice public	134
Lamèque, N.-B., quai	48, 166
Lang Bay, C.-B., quai	86, 178
Lanoraie, P.Q., quai	66, 170
Lansdowne, Ont., quai	76, 174
L'Anse-au-Beaufils, P.Q.	56, 93, 168
L'Anse-à-Valleau, P.Q., brise-lames	66
La Passe, Ont., quai	76, 174
Laprairie, P.Q., édifice public	134
L'Achevêque, N.-E.	162
L'Ardoise, N.-E., brise-lames	32, 162
Larry's River, N.-E., brise-lames	32, 162
L'Assomption, P.Q., édifice public	134
Latchford, barrage (*voir* rivière Montréal)	
La Tuque, P.Q., quai	56, 170
Laurenson, lac, Ont	174
Lauzon, P.Q., bassins de radoub	170
Lavaltrie, P.Q., quai	170
Lawlor, île, N.-E., station de quarantaine	11, 129
Leamington, Ont., édifices publics	18, 145

Endroit, etc.	Page
L	
Leamington, Ont., quai	76, 174
Lefaivre, Ont., quai	76, 174
Lennox Island, I.-P.-E., quai	41, 165
Lennoxville, P.Q., ferme expérimentale	134
Le Pas, Man., édifices publics	150
Les Eboulements, P.Q., quais	56, 170
Lethbridge, Alta., édifices publics	23, 155
Lethbridge, Alta., ferme expérimentale	155
Lévis, P.Q.	66, 93, 170
Lévis, P.Q., bassins de radoub	110
Lévis, P.Q., édifice public	17, 134
Limoilou, P.Q., édifice public	135
Lindsay, Ont., édifice public	145
Lion's Head, Ont., quai	76, 174
Listowel, Ont., édifice public	20, 145
Litchfield, N.-E., quai	38, 162
Little Anse, N.-E., brise-lames	32, 162
Little Brook, N.-E., quai	38, 162
Little Current, Ont., quai	76, 174
Little Harbour (co. Pictou), N.-E., quai	38, 162
Little Judique Ponds, N.-E., quai	32, 162
Little Narrows (Nord), N.-E., entrepôt du quai	38, 162
Little Narrows (Sud), N.-E., quai	38, 162
Little Pembina, rivière, Man., pont	78, 180
Liverpool, N.-E., chenal	162
Liverpool, N.-E., édifice public	11, 130
Livingstone Cove, N.-E., quai	38, 162
Lloydminister, Sask., édifices publics	152
Loggieville, N.-B., quai	48, 166
London, Ont., édifices publics	18, 145
London, Ont., hôpital militaire	25, 145
Londres, Ang., bureau du Haut Commissaire	160
Long Bay, C.-B., quai flottant	86, 178
Long Beach, C.-B., quai	86, 178
Long Point, N.-B., quai	48, 166
Longue-Pointe, P.Q. (*voir* Sainte-Félicité)	
Longueuil, P.Q., bureau de poste	135
Loretteville, P.Q., édifice public	14, 135
L'Orignal, Ont.	70, 76, 174
L'Orignal, Ont., bureau de poste	145
Lorne, bassin de radoub	110, 170
Lotbinière, P.Q., quai	56, 170
Louiseville, P.Q. (*voir* Rivière-du-Loup, en haut)	66
Louiseville, P.Q., bureau de poste	135
Louis Head, N.-E., protection de la grève	38, 162
Lower Burlington, N.-E., quai	162
Lower Caraquet, N.-B., quai	48, 166
Lower Kinsburg, N.-E., brise-lames	32, 162
Lower L'Ardoise, N.-E., brise-lames (*voir* L'Ardoise)	162
Lower Newcastle, N.-B., quai	44, 166
Lower Prospect, N.-E., quai	38, 163
Lower Rose Bay, N.-E.	93, 163
Lower Sandy Point, N.-E., brise-lames	32, 163
Lower West Pubnico, N.-E	163
Loyers	6, 198
Lucan, Ont., édifice militaire	145
Lulu Island, C.-B., quai	178

Endroit, etc.	Page
L	
Lumby, C.-B., édifice militaire	157
Lund, C.-B., quai	82, 178
Lunenburg, N.-E.	93, 163
Lunenburg, N.-E., édifice public	111, 130
Lyall Harbour, C.-B.	86, 178
Mc	
McAllister's, N.-B., quai	48, 166
McAlpine's, N.-B., quai	44, 166
McDonald's Landing, C.-B., quai	86, 178
McDonald's Point, N.-B., quai	44, 166
McGowan's, N.-B., quai	166
McKay's Point, N.-E., quai (*voir* Judique)	39
McLean's, goulet, N.-B. (*voir* baie Miramichi)	94
McNair's Cove, N.-E.	94, 163
M	
Mabou Bridge, N.-E., quai	32, 163
Macleod, Alta., édifices publics	155
Madeleine, P.Q.	93, 170
Magnetewan, Ont., quai	76, 174
Magog, P.Q., édifice public	135
Magog, P.Q., quai	66, 170
Mahone Bay, N.-E.	93, 163
Main-à-Dieu, N.-E., quai	33, 163
Malagash, N.-E.	94, 163
Malbay, P.Q., quai	56, 170
Manitoulin et Cockburn, îles, Ont., réseau télégraphique	114, 116, 181
Maniwaki, P.Q., édifice public	14, 135
Manson's Landing, C.-B., quai	86, 178
Maple Creek, Sask., édifice public	22, 152
Maples, C.-B., quai	86, 178
Marble Mountain, N.-E., quai	163
Margaree Harbour, N.-E.	33, 163
Margaree Island, N.-E., quai	38, 163
Margaretville, N.-E., brise-lames	38, 163
Maria, P.Q.	66, 170
Maria Capes, P.Q.	56, 170
Marieville, P.Q., édifices publics	135
Markham, Ont., bureau de poste	145
Marmot Bay, C.-B., débarcadère	82, 178
Marysville, N.-B., édifice public	132
Marysville, Ont.	174
Masson, P.Q., quai	66, 170
Matane, P.Q.	56, 94, 170
Matane, P.Q., bureau de poste	135
Matapédia, N.-B., pont	66, 180
Matsqui, C.-B., quai	86, 178
Maugerville, N.-B., quai	166
Maxville, Ont., bureau de poste	145
Mayne Island, C.-B., quai	82, 178
Meaford, Ont.	70, 94, 174
Meat Cove, N.-E., brise-lames	33, 163
Méchins, P.Q., (*voir* Des-Islets)	170
Medicine Hat, Alta., arsenal	155
Medicine Hat, Alta., édifices publics	155
Mégantic, P.Q., bureau de poste (*voir* Lac-Mégantic).	
Mégantic, P.Q., quai	170
Melfort, Sask., édifice public	22, 152

Endroit, etc.	Page
M	
Melita, Man, édifices publics	150
Melville, Sask., bureau de poste	152
Merrickville, Ont., bureau de poste	145
Meteghan, N.-E., brise-lames	39, 163
Meteghan River, N.-E., protection de la grève	33, 163
Michipicoten River, Ont., quai	76, 174
Middle East Pubnico, N.-E., quai	163
Midland, Ont.	70, 94, 174
Midland, Ont., bureau de poste	20, 145
Miguasha, P.Q.	57, 170
Mildmay, Ont., bureau de poste	145
Mill Creek, N.-E., quai	33, 163
Milledgeville, N.-B., débarcadère de la traversée	167
Miller's Landing, C.-B., quai	86, 178
Mille-Vaches, P.Q., quai	66, 170
Mill's Point, N.-B., quai	45, 166
Milltown, N.-B., édifice public	14, 132
Milton, Ont., bureau de poste	145
Milverton, Ont., bureau de poste	20, 145
Miminegash Harbour, I.-P.-E.	41, 165
Minaki, Ont., quai	76, 174
Minasville, N.-E.	94, 163
Minnedosa, Man., édifice public	22, 150
Minudie, N.-E., quai	39, 163
Miramichi, baie, N.-B.	94, 166
Miramichi, rivière, N.-B.	94, 166
Miscou Harbour, N.-B., quai	166
Mission, C.-B., quai	82, 178
Mission City, C.-B., arsenal	157
Mitchell, Ont., bureau de poste	20, 145
Mitchell's Bay, Ont.	94, 174
Moncton, N.-B., édifices publics	132
Montague, I.-P.-E., édifices publics	12, 131
Montebello, P.Q., quai	66, 170
Mont-Joli, P.Q., bureau de poste	135
Mont-Laurier, P.Q., édifice public	135
Montmagny, P.Q., édifices publics	135
Montmagny, P.Q., quais	57, 170
Montréal, P.Q., édifices militaires	26, 135
Montréal, P.Q., édifices publics	15, 135
Montréal, bassin de radoub	170
Montréal, rivière, barrage Latchford	174
Monuments	8, 181
Moose Jaw, Sask., édifices publics	22, 152
Morden, Man., édifices publics	22, 150
Moresby, île, C.-B., quai	86, 178
Morpeth, Ont., quai	76, 174
Morrisburg, Ont., édifices publics	145
Mosher's Bay, N.-E.	39, 95, 163
Mount Forest, Ont., bureau de poste	20, 146
Muise's Point, N.-E., quai	39, 163
Murray Bay, P.Q. (*voir* La Malbaie)	
N	
Naas, rivière, C.-B.	95
Nanaïmo, C.-B., édifices publics	24, 157
Nanaïmo, C.-B., quai	178
Nanton, Alta., édifice militaire	155
Napanee, Ont., bureau de poste	18, 146
Nappan, N.-E., ferme expérimentale	130
Naramata, C.-B., quai	82, 178

Endroit, etc.	Page
N	
Necum Teuch, N.-E.	39, 95, 163
Needles, C.-B., quai	178
Neepawa, Man., édifice public	22, 150
Neguac, N.-B., quai	48, 166
Neil's Harbour, N.-E., quai	39, 163
Nelson, C.-B.	178
Nelson, C.-B., édifices publics	157
Nelson (South), N.-B., édifice public (*voir* South Nelson)	132
Netley Cut, Man.	77
New-Carlisle-Ouest, P.Q., brise-lames.	66, 170
Newcastle (*voir* Lower Newcastle), N.-B.	44, 48, 95, 167
Newcastle, N.-B., édifice public	132
Newgate, C.-B., édifice d'immigration.	157
Newellton, N.-E., quai	39, 163
New Glasgow, N.-E., édifices publics.	12, 130
New Hamburg, Ont., bureau de poste.	146
New Harbour, N.-E., brise-lames	39, 163
New Harris, N.-E., quai	39, 163
New Liskeard, Ont.	70, 174
New London, I.-P.-E., brise-lames	40, 165
Newmarket, Ont., édifice public	146
New Massett, C.-B., quai	82, 178
New Westminster, C.-B.	86, 178
New Westminster, C.-B., édifices publics	23, 151
Niagara Falls, Ont., édifice public	20, 146
Nicolet, P.Q.	57, 95, 170
Nicolet, P.Q., édifice public	137
Nicomen, île, C.-B. (*voir* rivière Fraser)	177
Nine Mile Creek, I.-P.-E., quai	40, 165
Noël, N.-E., quai	39, 163
Nootka, C.-B., quai	86, 178
Nord-Timiskaming, P.Q., pont et quai	66, 170, 180
North Battleford, Sask., édifices publics	152
North Bay, Ont., édifices publics	20, 146
North Bay, Ont., quai	174
North Belleville, N.-E., quai	39, 163
North Cardigan, I.-P.-E.	41, 165
North East Harbour, N.-E., quai	39, 163
North Head, N.-B., quai	48, 167
North Ingonish (Burk's Head), N.-E., brise-lames	163
North Ingonish (McLeod's), N.-E., brise-lames	33, 163
North Portal, Sask., édifice d'immigration	152
North River, N.-E., quai	39, 163
North Sydney, N.-E.	33, 163
North Sydney, N.-E., édifices publics.	11, 130
North Vancouver, C.-B., bassin de radoub Burrard	178
North Vancouver, C.-B., bureau de poste	24, 157
North Wiltshire, I.-P.-E., sanatorium Dalton	131
Norway Bay, P.Q., quai	66, 170
North West Arm, N.-E., quai	34, 163

Endroit, etc.	Page
N	
Norwich, Ont., édifice public	146
Notre-Dame-de-la-Salette, P.Q., quai.	170
Notre-Dame-de-Pierreville, P.Q.	98, 170
Notre-Dame-des-Sept-Douleurs, P.Q. quais	66, 95, 170
Notre-Dame-du-Lac, P.Q., quai	57, 170
Noyan, P.Q., quai	66, 170
Nyanza, N.-E., quai	39, 163
O	
Oak Point, N.-B., quai	48, 167
Ogden Point, C.-B., quai	178
Ogden's Pond, N.-E.	95, 163
Ogilvie's, N.-E., quai	39, 163
Okanagan, C.-B.	86, 95, 178
Old Harry, P.Q.	170
Oliphant, Ont.	95, 174
Oona River, C.-B., quai flottant	83, 178
Orangeville, Ont., édifices publics	146
Orillia, Ont.	95, 174
Orillia, Ont., édifice public	20, 146
Oromocto, N.-B., quai	45, 167
Osborne, N.-E.	39, 95, 163
Oshawa, Ont., édifice public	20, 146
Oshawa, Ont., port	70, 174
Osland Park, C.-B., quai flottant	86, 178
Ottawa, Ont., champ de tir de Rockcliffe	141
Ottawa, Ont., chantiers maritimes	141
Ottawa, Ont., chauffage central	140
Ottawa, Ont., édifice du Parlement	6, 20, 140
Ottawa, Ont., édifices et terrains	20, 140
Ottawa, Ont., ferme expérimentale	21, 140
Ottawa, Ont., galerie des arts	10, 20, 141, 205
Ottawa, Ont., musée Victoria	20, 141
Ottawa, Ont., ponts et chaussées	140, 180
Ottawa, Ont., Rideau Hall	21, 141
Ottawa supérieur, barrages	181
Owen Sound, Ont.	71, 95, 174
Owen Sound, Ont., édifices publics	20, 146
P	
Pacific Highway, C.-B., édifice d'immigration.	157
Palmer's, N.-B., quai	48, 167
Palmerston, Ont., édifice public	20, 146
Papineauville, P.Q., quai	57, 170
Paris, Ont., bureau de poste	20, 146
Parker's Cove, N.-E., brise-lames	34, 163
Parkhill, Ont., édifice public	20, 146
Park's Creek (comté de Lunenburg), N.-E., quai	34, 163
Parlement, édifice du	6, 20, 140
Parrsboro, N.-E.	34, 96, 163
Parrsboro, N.-E., édifice public	12, 130
Parry Sound, Ont., arsenal	146
Parry Sound, Ont., quai	76, 174
Partridge, île, N.-B., station de quarantaine.	14, 47, 167
Paspébiac, P.Q., quai	66, 170
Paspébiac-Est (Portage), P.Q., quai	66, 170

Endroit, etc.	Page
P	
Peace River Crossing, Alta., édifices publics	23, 155
Pelée, île, Ont.	71, 174
Pelé, île, Ont., réseau télégraphique.	114, 116, 122, 181
Pembroke, N.-E., brise-lames.	163
Pembroke, Ont	71, 96, 174
Pembroke, Ont., édifice public.	146
Pender, C.-B.	178
Penetanguishene, Ont.	76, 96, 174
Pentecôte, rivière, P.Q.	96, 170
Penticton, C.-B., édifice militaire.	157
Perception du revenu des Travaux publics	181
Péribonka, P.Q., quai	57, 170
Perkins Landing, P.Q., quai	66, 170
Perth, N.-B., édifice militaire	132, 146
Perth, Ont., édifices publics	146
Peterboro, Ont., édifices publics	20, 146
Petawawa, Ont., quai	71, 174
Petit-Cap, P.Q.	96, 170
Petit-Chlorydorme, P.Q.	96, 170
Petit-de-Grat, N.-E.	97, 163
Petite-Anse, P.Q.	96, 170
Petite-Madeleine, P.Q. (*voir* Madeleine)	93, 170
Petite-Rivière, N.-E.	39, 97, 163
Petite-Rivière-Est, P.Q.	97, 170
Petite-Vallée, P.Q.	97, 170
Petit-Rocher, N.-B., brise-lames.	48, 167
Petit-Sault, P.Q.	97
Petrolia, Ont., édifice public	20, 146
Pickett's Cove, N.-E., quai	163
Picton, Ont., édifices publics	20, 26, 146
Pictou, N.-E., édifices publics	11, 130
Pierreville, P.Q., édifice public	17, 137
Pierreville, P.Q., quai	66, 171
Pigeon River, Ont., bureau de l'immigration	146
Pike Creek, Ont., quai	72, 174
Pilot Mound, Man., arsenal	150
Pincher Creek, Alta., bureau forestier.	155
Pinette, I.-P.-E., quai	41, 165
Pinkney's Point, N.-E., brise-lames.	34, 163
Pitt, lac, C.-B., quai	83, 178
Pleasant Bay (comté d'Inverness), N.-E., quai	39, 163
Pleasant Bay (Lowland Cove), N.-E., débarcadère	39, 163
Plessisville, P.Q., bureau de poste	137
Plymouth, N.-E., quai	39, 163
Pointe-à-Côté, P.Q., (*voir* Bic)	
Pointe-à-Elie, P.Q., quai	171
Pointe-à-la-Loupe, P.Q.	97, 171
Pointe-à-Pizeau (Sillery), P.Q., quai.	66, 171
Pointe-au-Père, P.Q., quai	58, 169
Pointe-au-Père, P.Q., station de quarantaine	137
Pointe-au-Pic, P.Q.	58, 171
Pointe-aux-Esquimaux, P.Q., quai (*voir* Havre-Saint-Pierre)	54, 169, 171
Pointe-aux-Loups, P.Q	171

Endroit, etc.	Page
P	
Pointe-aux-Trembles, P.Q. (*voir* Neuville)	
Pointe-Basse, P.Q., quai	66, 171
Pointe-Bourque, P.Q.	66, 171
Pointe-du-Chêne, N.-B., brise-lames.	45, 167
Point Edward, N.-E., station de quarantaine (*voir* North Sydney)	130
Point Edward, Ont.	97, 174
Pointe-Gatineau, P.Q.	58, 169
Pointe-Jaune, P.Q.	97, 171
Pointe-Madeleine, P.Q., quai	171
Pointe-Piché, P.Q.	171
Point Pleasant, I.-P.-E.	165
Point Pleasant, Ont.	175
Pointe-Shea, P.Q. (*voir* Havre Aubert).	
Point Tupper, N.-E., quai	163
Poirierville, N.-E., quai	34, 163
Ponts et chaussées	180, 182
Pontypool, Ont., édifice militaire	146
Poplar, île, C.-B.	83
Portage-du-Fort, P.Q., pont	66, 180
Portage-la-Prairie, Man.	175
Portage-la-Prairie, Man., édifices publics.	22, 26, 150
Port Alberni, C.-B., édifice public	157
Port-Alfred, P.Q.	171
Portapique, N.-E., quai	35, 163
Port Arthur, Ont.	72, 175
Port Arthur, Ont., édifices publics.	20, 26, 146
Port-au-Persil, P.Q., quai	58, 171
Port-au-Saumon, P.Q., quai	58, 171
Port-aux-Quilles, P.Q.	97, 171
Port Borden, I.-P.-E.	131
Port Bruce, Ont.	76, 175
Port Burwell, Ont.	72, 175
Port Clements, C.-B., quai	83, 178
Port Colborne, Ont., brise-lames.	72, 175
Port Colborne, Ont., édifices publics.	19, 147
Port Credit, Ont.	97, 175
Port Credit, Ont., arsenal	147
Port-Daniel-Est, P.Q.	58, 171
Port-Daniel-Ouest, P.Q.	66, 171
Port Dover, Ont., quai	76, 175
Port Dufferin (Est), N.-E., quai	35, 163
Port Elgin, N.-B.	48, 167
Port Essington, C.-B., quai flottant.	83, 178
Port Findlay, Ont., quai	76, 175
Port George, N.-E., brise-lames.	35, 164
Port Greville, N.-E.	35, 97, 164
Port Hawkesbury, N.-E., quai	35, 164
Port Hill, I.-P.-E., quai	41, 165
Port Hood, N.-E., quai	39, 164
Port Hope, Ont.	97, 175
Port Hope, Ont., édifice public	147
Port Lewis, P.Q.	171
Port Lorne, N.-E., quai	39, 164
Port Maitland, Ont.	72, 98
Port Maitland, N.-E., brise-lames.	39, 164, 175
Port Mann, C.-B.	178
Port Moody, C.-B., quai	86, 178
Port-Mouton, N.-E.	164
Port Mulgrave, N.-E.	164
Port Perry, Ont., édifice public.	147
Port Renfrew, C.-B.	178

Endroit, etc.	Page
P	
Port-Royal, N.-E., quai	39, 164
Port Rowan, Ont., quai	76, 175
Ports et rivières	2, 27, 161, 182
Port Simpson, C.-B., quai	86, 178
Port Stanley, Ont	73, 98, 175
Portuguese Cove, N.-E. brise-lames	35, 164
Port Washington, C.-B., quai	86, 178
Powell River, C.-B., quai	86, 178
Powassan, Ont., arsenal	147
Pownal Bay, I.-P.-E., quai	40, 165
Prescott, Ont., édifices publics	20, 147
Preston, Ont., édifice public	147
Prince Albert, Sask., édifices publics	22, 152
Prince Rupert, C.-B., quai	178
Prince Rupert, C.-B., édifices militaires	157
Prince Rupert, C.-B., édifices publics	157
Princeton, Ont., bureau de poste	147
Procter, C.-B., quai	86, 178
Propriétés achetées et vendues	193
Propriétés louées	198
Providence Bay, Ont., quai	73, 175
Provinces Maritimes, réseaux télégraphiques	114, 116, 120, 181
Pugwash, N.-E., quai	35, 164
Q	
Qu'Appelle, Sask., arsenal	152
Quarantaine, réseau télégraphique de la	114, 121, 181
Quathiaski Cove, C.-B., quai	86, 178
Quatsino, C.-B., quai	86, 178
Québec, comté, réseau télégraphique	114, 116, 121, 181
Québec, édifices publics de la ville de	17, 137
Québec, port de	171
Queen Charlotte City, C.-B., quai flottant	86, 178
Queenstown, N.-B.	167
Quinze, barrage des, P.Q.	66, 181
R	
Ragged, îles, C.-B.	86, 178
Rainy River, Ont., quai	73, 175
Read Island, C.-B., estacades	178
Récapitulation	182
Redcliff, Alta., édifice militaire	155
Red Deer, Alta., édifices publics	155
Red Point, I.-P.-E., quai	41, 165
Regina, Sask., édifices militaires	152
Regina, Sask., édifices publics	22, 152
Renfrew, Ont., édifices publics	26, 147
Repentigny, P.Q., quai	171
Retraite, dépenses de la loi de la	181
Retreat Cove, C.-B., quai	86, 178
Revelstoke, C.-B., édifices publics	23, 157
Revenu	1, 183
Rexton, N.-B., quai	48, 167
Richardson, N.-B., quai	48, 167
Richibucto, N.-B., brise-lames	48, 167
Richibucto, N.-B., édifice public	132
Richibucto, Cap, N.-B., brise-lames	48, 167
Richmond, P.Q., édifice public	137
Rideau Hall, Ottawa	21, 141
Ridgetown, Ont., bureau de poste	147

Endroit, etc.	Page
R	
Rigaud, P.Q., édifice public	137
Rigaud, P.Q., quai	66, 171
Rimouski, P.Q., édifices publics	16, 138
Rimouski, P.Q., quai	59, 171
Riondel, C.-B., quai	83, 179
River Bourgeois, N.-E., quai	36, 164
Rivière Ottawa, à Besserer's Grove, Ont.	175
Rivière Saint-Jean, N.-B.	167
Rivière Saint-Louis, N.-B.	167
Rivière Sydenham, Ont.	101, 175
Rivière Thames, Ont.	76, 101, 175
Rivière-au-Renard, P.Q.	66, 171
Rivière-aux-Vases, P.Q., quai	66, 171
Rivière Batiscan, P.Q.	171
Rivière Beaudette, P.Q.	171
Rivière Blanche, P.Q.	171
Rivière-Caplan, P.Q., brise-lames	66, 171
Rivière des Trois-Saumons, P.Q.	98, 171
Rivière des Vases, P.Q., quai	66, 171
Rivière du Lièvre, P.Q.	168, 171
Rivière-du-Loup (en bas), P.Q.	59, 98, 171
Rivière-du-Loup (en bas), P.Q., édifice public	17, 138
Rivière-du-Loup (en bas) Station, P.Q., bureau de poste	138
Rivière-du-Loup (en haut), P.Q.	98, 171
Rivière Kinojevis, P.Q.	171
Rivière Laflamme (Barraute), P.Q.	93, 171
Rivière Pentecôte, P.Q. (*voir* Pentecôte, rivière).	
Rivière Nouvelle, P.Q., brise-lames	171
Rivière-Ouelle, P.Q.	59, 171
Rivière Petite Vallée, P.Q.	98
Rivière Rouge, Man.	77, 175
Rivière Saint-François, P.Q.	98, 171
Rivière Saguenay, P.Q.	171
Rivière Verte, P.Q. (*voir* Ile-Verte)	171
Rivière Vilmontel, P.Q.	171
Rivières et ports	2, 27, 161
Roache's Point, Ont., quai	76, 175
Roberts, baie, C.-B., débarcadère	86, 179
Roberts Creek, C.-B., quai	86, 179
Roberval, P.Q., édifice public	138
Roberval, P.Q., quai	59, 171
Robichaud, N.-B., quai	167
Rock Island, P.Q., édifice public	138
Rocky Mountain, Alta, bureau de poste	155
Rondeau, Ont., quais	73, 175
Rosetown, Sask., édifice militaire	153
Rosseau, Ont., quai	175
Rossland, C.-B., édifice public	24, 157
Rosthern, Sask., ferme expérimentale	153
Rothesay, N.-B., quai	49, 167
Royston, C.-B., quai flottant	83, 179
Ruisseau Blanc, P.Q.	98
Ruisseau Gagnon, P.Q.	98
Ruisseau Rouge, P.Q.	99
Rustico, I.-P.-E., port	40, 165
St	
St. Andrews, N.-B., quai	49, 167
St. Andrews, P.Q., quai	66, 171

Endroit, etc.	Page
St	
St. Andrews, rapides, Man.	78, 176
St. Ann's, port, N.-E.	164
St. Catherines, Ont., édifices publics.	20, 26, 147
St. Francis, port, N.-E., brise-lames..	164
St. George, N.-B., édifice militaire....	132
St. George, N.-B., quai	45, 167
St. Martin's, N.-B., brise-lames	49, 167
St. Mary's, Ont., édifices publics	147
St. Mary's River, N.-E.	164
St. Peter's Bay, I.-P.-E.	41, 165
St. Stephen, N.-B., édifices publics...	14, 133
St. Stephen, N.-B., quai	49, 167
St. Thomas, Ont., édifices publics	20, 147
St. Williams, Ont., jetée	74, 175
S	
Saanichton, C.-B., quai	86, 179
Sabrevois, P.Q., quai	59, 173
Sackville, N.-B., édifices publics	133
Saint-Alexis-de-Grande-Baie, P.Q., quai	171
Saint-Alphonse, P.Q. (*voir* Bagotville).	
Saint-André-de-Kamouraska, P.Q., quai	60, 171
Saint-Antoine, P.Q., quai	66, 172
Saint-Antoine-de-Tilly, P.Q.	60, 99, 172
Saint-Barthélémi, P.Q., quai	66, 172
Saint-Boniface, Man., édifices publics.	150
Saint-Charles-de-Caplan, P.Q., quai...	66, 172
Saint-Charles-de-Richelieu, P.Q., quai	172
Saint-Denis, P.Q., quai	66, 172
Saint-Dominique-du-Lac, P.Q., quai..	61, 172
Saint-Eloi, P.Q. (*voir* Pointe-à-la-Loupe)	
Saint-Eustache, P.Q., bureau de poste	138
Saint-François (Ile-d'Orléans), P.Q., quai	61, 172
Saint-François-du-Lac., P.Q., quai....	66, 172
Saint-Fulgence, P.Q., quai	61, 172
Saint-Gabriel-de-Brandon, P.Q., bureau de poste	138
Saint-Gédéon, P.Q., quai	61, 172
Saint-Georges-de-Beauce, P.Q., bureau de poste	138
Saint-Georges-de-Malbaie, P.Q.	66, 172
Saint-Godfroy, P.Q., quai	66, 172
Saint-Grégoire-de-Montmorency, P.Q.	61, 172
Saint-Hélier, P.Q.	91, 172
Saint-Hilaire, P.Q., quai	66, 172
Saint-Hyacinthe, P.Q., édifices publics	17, 138
Saint-Ignace-de-Loyola, P.Q.	66, 172
Saint-Ignace-du-Lac, P.Q.	61, 100, 172
Saint-Irénée, P.Q., quai	62, 172
Saint-Jacques-de-L'Achigan, P.Q., édifice public	16, 138
Saint-Jean, N.-B.	46, 100, 167
Saint-Jean, N.-B., édifices publics..	13, 26, 132
Saint-Jean, N.-B., hôpital militaire...	25, 132
Saint-Jean, N.-B., station de quarantaine	14, 133
Saint-Jean-Ouest, N.-B.	46, 100, 167
Saint-Jean-Ouest, N.-B., édifices publics	133
Saint-Jean, rivière, N.-B.	100

Endroit, etc.	Page
S	
Saint-Jean, P.Q.	62, 172
Saint-Jean, P.Q., édifices publics	17, 138
Saint-Jean-d'Orléans, P.Q., quai	62, 172
Saint-Jean-Deschaillons, P.Q.	100, 172
Saint-Jean-Port-Joli, P.Q., quai	62, 172
Saint-Jérôme, P.Q., édifice public....	16, 138
Saint-Joseph-d'Alma, P.Q., bureau de poste	138
Saint-Joseph-de-Beauce, P.Q., bureau de poste	138
Saint-Joseph-du-Moine, N.-E., quai..	39, 164
Saint-Lambert, P.Q., bureau de poste.	138
Saint-Laurent, I.-O., P.Q., quai	62, 172
Saint-Léonard, N.-B., pont	180
Saint-Louis, rivière inférieure, N.B...	100
Saint-Majorique, P.Q., pont	180
Saint-Marc, P.Q.	62, 172
Saint-Mathias, P.Q., quai	66, 172
Saint-Maurice-de-l'Echourie, P.Q....	100
Saint-Méthode, P.Q.	66, 172
Saint-Michel-de-Bellechasse, P.Q., quai	172
Saint-Michel, P.Q.	62
Saint-Michel-des-Saints, P.Q.	100, 172
Saint-Nicolas, P.Q., quai	66, 172
Saint-Nicolas, rivière, N.-B.	101, 167
Saint-Omer, P.Q.	62, 172
Saint-Ours, P.Q.	63, 172
Saint-Paul (Ile-aux-Noix), P.Q., quai.	66, 172
Saint-Roch-de-Richelieu, P.Q., quai..	66, 172
Saint-Roch-des-Aulnaies, P.Q., quai..	63, 172
Saint-Siméon (co. Bonaventure), P.Q.	63, 172
Saint-Siméon (co. Charlevoix), P.Q...	66, 172
Saint-Sulpice, P.Q., quai	173
Saint-Sulpice, village, P.Q., quai	63, 173
Saint-Tite, P.Q., bureau de poste....	138
Saint-Ulric (rivière Blanche), P.Q., quai	63, 173
Saint-Yvon, P.Q.	101, 173
Saint-Zotique, P.Q., quai	66, 173
Sainte-Adélaïde-de-Pabos, P.Q., quai..	60, 171
Sainte-Agathe-des-Monts, P.Q., bureau de poste	138
Sainte-Anne-de-Beaupré, P.Q., quai...	66, 171
Sainte-Anne-de-Bellevue, P.Q., bureau de poste	138
Sainte-Anne-de-Bellevue, P.Q., hôpital militaire	25, 138
Sainte-Anne-de-Bellevue, P.Q., quai..	66, 171
Sainte-Anne-de-Chicoutimi, P.Q., quai	60, 172
Sainte-Anne-de-la-Pocatière, P.Q., ferme expérimentale	138
Sainte-Anne-de-la-Pocatière, P.Q., quai	60, 172
Sainte-Anne-des-Monts, P.Q., quai...	60, 172
Sainte-Anne-de-Sorel, P.Q., quai	66, 172
Sainte-Croix, P.Q., quai	60, 172
Sainte-Famille, I.-O., P.Q.	61, 172
Sainte-Félicité, P.Q.	100, 172
Sainte-Jeanne, Ile Perrot, P.Q.	172
Sainte-Luce, P.Q.	66, 172
Sainte-Pétronille (Ile d'Orléans), P.Q., quai	63, 172

Endroit, etc.	Page
S	
Sainte-Rose, P.Q., bureau de poste	138
Sainte-Thérèse, P.Q., édifice public	138
Sainte-Victoire, P.Q., quai	63, 173
Salaires des commis des travaux	160
Salaires des ingénieurs	180
Salmon Arm, C.-B., édifices publics	157
Salmon Arm, C.-B., quai	179
Salmon River, N.-E	36, 164
Saltcoats, Sask., édifice militaire	153
Sand Heads, C.-B. (*voir* rivière Fraser)	177
Sand Point, Ont., quai	76, 175
Sandwich, Ont., bureau de poste	20, 147
Sandy Bay (comté de Matane), P.Q., quai	173
San Joseph, C.-B.	99, 179
Sarnia, Ont.	175
Sarnia, Ont., édifices publics	147
Saskatoon, Sask., édifices militaires	153
Saskatoon, Sask., édifices publics	22, 153
Saskatchewan, réseau télégraphique	114, 116, 122, 181
Saugeen, rivière, Ont	74, 99, 175
Saulnierville, N.-E., brise-lames	36, 164
Sault-Sainte-Marie, Ont., édifices publics	20, 26, 147
Sault-Sainte-Marie, Ont., port	74, 99, 175
Savage Harbour, I.-P.-E	165
Savary Island, C.-B., quai	86, 179
Savoy Landing, N.-B., quai	49
Sayward, C.-B., quai	84, 179
Scotchtown, N.-E., quai	49, 167
Scott, Sask., ferme expérimentale	153
Scovil's, N.-B., quai	49, 167
Seaford, C.-B., quai flottant	84, 179
Seaforth, N.-E., brise-lames	39, 164
Seaforth, Ont., bureau de poste	147
Seal Cove, N.-B.	49, 99, 167
Seal Harbour, N.-E., brise-lames	36, 164
Seal Rock, P.Q., quai	173
Seaside Park (Howe Sound), C.-B., quai flottant	86, 179
Selkirk, Man.	112, 176
Selkirk, Man., bureau de poste	150
Sept-Isles, P.Q., quai	64, 173
Seymour Arm, C.-B., quai	86, 179
Shag Harbour, N.-E.	164
Shanty Bay, Ont., quai	76, 175
Shawinigan Falls, P.Q., bureau de poste	138
Shaw, débarcadère, C.-B., quai	86, 179
Shaw's Beach, N.-E., protection de la grève	39, 164
Shawville, P.Q., bureau de poste	138
Shédiac, N.-B., édifice public	14, 133
Shédiac, N.-B., quai	47, 167
Sheet Harbour, N.-E.	36, 39, 99, 164
Shelburne, N.-E., édifice public	130
Shelburne, N.-E., quai	36, 164
Shelburne, Ont., édifice public	147
Sherbrooke, P.Q., édifices publics	139
Shigawake, P.Q., quai	66, 173
Shippigan, N.-B.	49, 167
Shippigan, goulet, N.-B., brise-lames	47, 167
Shoal Lake, Man., bureau de poste	150

Endroit, etc.	Page
S	
Short Beach, N.-E.	36, 39, 164
Shrewsbury, Ont., quai	76, 175
Shushartie Bay, C.-B., quai flottant	86, 179
Shuswap Lake, C.-B.	179
Sidney, C.-B.	84, 179
Sidney, C.-B., ferme expérimentale	157
Sillery, P.Q. (*voir* Pointe-à-Pizeau).	
Silverwater, Ont., quai	175
Simcoe, Ont., édifice public	147
Skeena, rivière, C.-B.	95, 179
Skidegate, C.-B., quai	84, 179
Skinner's Cove, N.-E.	164
Skinner's Pond, I.-P.-E.	165
Sluice Point, N.-E., quai	39, 164
Smith's Cove, N.-E., protection de la grève	39, 164
Smith's Falls, Ont., édifice public	147
Snake, île, Man., quai	78, 176
Snug Cove., C.-B., quai	86, 179
Sointula, C.-B., quai	86, 179
Soldier's Cove, N.-E., quai	39, 164
Sombra, Ont.	99, 175
Sondage des rivières	181
Sonora, N.-E., quai	37, 164
Sooke, C.-B., quai	84, 179
Sorel, P.Q.	64, 99, 173
Sorel, P.Q., édifice public	17, 139
Sorrento, C.-B., quai	86, 179
Souris, I.-P.-E., brise-lames	41, 165
Souris, I.-P.-E., édifice public	131
Souris, Man., édifices publics	22, 150
Sous-ministre, rapport du	1
Southampton, Ont., brise-lames	74, 175
South Branch, N.-B., quai	49
South East Cove, N.-E., brise-lames	39, 164
South Gabriola, C.-B., quai	179
South Lake, N.-E.	37, 164
South Nelson, N.-B., édifice public	13
Southport, I.-P.-E., quai	41, 165
South Rustico, I.-P.-E., quai	41
South West Cove, N.-E.	99, 164
Spencer's Island, N.-E., quai	39, 164
Spirit River, Alta., édifice d'immigration	155
Springhill, N.-E., édifice public	130
Spry Bay, N.-E., quai	37, 164
Squamish, C.-B., quai	84, 179
Squatteck, P.Q., quai	66, 173
Squirrel Cove, C.-B., quai	86, 179
Stag Bay, C.-B., quai flottant	86, 179
Stanstead Plain, P.Q., bureau de poste	139
Steelton, Ont., bureau de poste	20, 147
Stellarton, N.-E., édifices publics	11, 130
Steveston, jetée, C.-B.	84, 177, 179
Stewart, C.-B., faisceau de pilotis	85, 179
Stewart et Yukon, rivières	86, 180
Stickine, rivière, C.-B.	101, 179
Stokes Bay, Ont., quai	74, 175
Stonehaven, N.-B., brise-lames	47, 167
Stonewall, Man., bureau de poste	159
Stouffville, Ont., édifices publics	19, 147
Stratford, Ont., édifices publics	147
Strathcona, Alta., édifice public (*voir* Edmonton-Sud)	23, 155

Endroit, etc.	Page
S	
Strathroy, Ont., édifice public	20, 147
Sturdie's Bay, C.-B., quai	86, 179
Sturgeon, I.-P.-E., quai	41, 165
Sturgeon Falls, Ont., bureau de poste	147
Sturgeon Landing, Sask	101, 176
Sudbury, Ont., édifice public	147
Summerland, C.-B., ferme expérimentale	157
Summerside, I.-P.-E.	41, 165
Summerside, I.-P.-E., édifice public	131
Summerside, I.-P.-E., ferme expérimentale pour l'élevage des renards	131
Summerville, N.-B., débarcadère de la traversée	167
Summerville, N.-E., quai	39, 164
Surette Island, N.-E., quai	37, 164
Surge Narrows, C.-B., quai flottant	86, 179
Surintendant général du service télégraphique, rapport du	114
Sussex, N.-B., édifice public	14, 133
Sutherland, Sask., pépinière forestière	22, 153
Swan River, Man., bureau forestier	150
Swift Current, Sask., arsenal	153
Swift Current, Sask., édifices publics	153
Swift Current, Sask., ferme expérimentale	153
Sydenham, Ont., édifice public (emplacement)	147
Sydenham, rivière, Ont	101, 175
Sydney, N.-E., édifices publics	12, 130
Sydney, N.-E., quai	164
Sydney Mines, N.-E. (*voir* Barrington Cove)	
Sydney Mines, N.-E., édifices publics	12, 130
T	
Tadoussac, P.Q., quais	64, 173
Tangier, N.-E., quai	39, 164
Tapp's Harbour, P.Q.	173
Tara, Ont., édifice militaire	147
Taylortown, N.-B.	167
Téléphones	119, 181
Télégraphe, réseaux de, en général	8, 114, 181, 182
Télégraphe, réseaux de, revenu	183
Tenecape, N.-E.	101, 164
Terrains loués	198
Terrance Bay, N.-E., quai	37, 164
Terrebonne, P.Q., édifice public	139
Terre-Neuve, réseau télégraphique	114, 120
Thames, rivière, Ont	76, 101, 175
The Narrows, P.Q.	173
Thessalon, Ont.	76, 175
Thetford Mines, P.Q., édifices publics	139
Thetis, île, C.-B., quai flottant	86, 179
Thorah Island, Ont., port	175
Thornbury, Ont., quai	74, 175
Thurso, P.Q., quai	66, 173
Tiffin Harbour, Ont.	101, 175
Tignish, I.-P.-E., édifice public	131
Tignish, I.-P.-E., port, brise-lames	41, 165
Tikuabé, P.Q. (*voir* Saint-Méthode)	
Tilbury, Ont., bureau de poste	147
Tillsonburg, Ont., édifice public	147

Endroit, etc.	Page
T	
Timiskaming, barrage de	181
Timiskaming, réseau télégraphique	114, 116, 121, 181
Tittle Passage, N.-E.	101, 164
Tiverton, N.-E., brise-lames	164
Tobermory, Ont., estacades	76, 175
Tobin, rapides (rivière Saskatchewan-Nord)	101, 176
Tofino, C.-B., quai	86, 179
Toney River, N.-E.	37, 164
Toronto, Ont., édifices publics	19, 147
Toronto, Ont., hôpitaux militaires	25, 148
Toronto, Ont., port	75, 101, 175
Toronto, île, Ont.	175
Tracadie, N.-B., lazaret	133
Tracadie, N.-B., quai	49, 167
Trail, C.-B., édifice public	157
Trait-Carré, P.Q.	102
Transcona, Man., bureau de poste	150
Traversées	4, 113
Treadwell, Ont., quai	76, 175
Trenton, N.-E., bureau de poste	130
Trenton, Ont.	75, 175
Trenton, Ont., bureau de poste	149
Trois-Lacs, P.Q.	64, 173
Trois-Pistoles, P.Q., brise-lames	66, 173
Trois-Pistoles, P.Q., bureau de poste	139
Trois-Rivières, P.Q., édifices publics	139
Trois-Rivières, P.Q., quai	65, 173
Trois-Ruisseaux, P.Q.	102
Trout Cove, N.-E., brise-lames	39, 164
Troy Pond, N.-E., jetées	37, 164
Truro, N.-E., édifices publics	12, 131
Trynor's Cove, N.-B., quai	49, 167
Tucker Bay, C.-B.	85, 179
Turner's Island, N.-E., quai	39, 164
Tusket, N.-E., quai	39, 164
Tynemouth Creek, N.-B., brise-lames	49, 167
Tyrian, vaisseau-câblier	116, 124, 181
U	
Ucluelet, C.-B.	86, 179
Union Bay, C.-B., bureau de poste	157
Union Bay, C.-B., quai	85, 179
Upper Gagetown, N.-B., quai	49, 167
Upper Jemseg, N.-B., quai	48, 167
Upper Port Latour, N.-E., quai	39, 164
Uxbridge, Ont., édifice public	20, 149
V	
Vaisseau-câblier *Tyrian*	116, 124, 181
Valleyfield, P.Q.	65, 102, 173
Valleyfield, P.Q., édifice public	139
Van Anda, C.-B., quai	86, 179
Vancouver, C.-B., édifices publics	24, 157
Vancouver, C.-B., hôpitaux militaires	25, 158
Vancouver, C.-B., port	85, 179
Vancouver, île, réseau télégraphique	181
Varennes, P.Q., quai	65, 173
Ventes	183
Verchères, P.Q., quai	65, 173
Verdun, P.Q., édifice public	16, 137

Endroit, etc.	Page
V	
Vermilion, Alta., édifice d'immigration (emplacement)	155
Vernon, C.-B., édifices publics	159
Victoria, C.-B.	86, 102, 179
Victoria, C.-B., édifices militaires	159
Victoria, C.-B., édifices publics	24, 159
Victoria, I.-P.-E., quai	165
Victoria Beach, Man., brise-lames	78, 176
Victoria Beach, Man., édifice militaire	150
Victoriaville, P.Q., édifice public	139
Ville-Marie, P.Q.	65, 173
Vineland, Ont., ferme expérimentale	149
Virden, Man., édifice public	22, 150
W	
Walkerton, Ont., édifices publics	20, 149
Walkerville, Ont., édifice public	20, 149
Wallace, N.-E.	39, 103, 164
Wallace Bridge, N.-E., quai	39, 164
Walton, N.-E., brise-lames	39, 164
Waterloo, Ont., édifice public	20, 149
Waterloo, P.Q., édifice public	139
Waterways, Alta., quai flottant	176
Watford, Ont., édifice public (emplacement)	149
Waubaushene, Ont., quai	76, 175
Waweig, N.-B.	167
Webster's N.-B., quai	49, 167
Welchpool, N.-B., quai	49, 167
Welland, Ont., édifices publics	20, 149
Wendover, Ont., quai	75, 175
Wentworth, N.-E.	103, 164
West Advocate, N.-E., brise-lames	39, 164
West Baccaro, N.-E.	164
Westbank, C.-B., quai	85, 179
West Bay, N.-E., quai	39, 165
West Chezzetcook, N.-E., quai	39, 165
West Dover, N.-E., quai	39, 165
West Dublin, N.-E.	103, 165
Western Head, N.-E., brise-lames	38, 165
Western Shore, N.-E., quai	165
West Head, N.-E., quai	38, 165
West La Have, N.-E.	38, 165
West Point, C.-B., quai flottant	85
West Point, I.-P.-E., quai	41, 165
West Poplar, Sask., édifice d'immigration	153
Westport, N.-E., quai	39, 165
Westville, N.-E., édifice public	12, 131
Wetaskiwin, Alta., bureau de poste	155
Weyburn, Sask., édifices publics	22, 153
Weymouth, N.-E., arsenal	131
Whaletown, C.-B., quai	86, 179
W	
Wheatley, Ont., quai	76, 175
Whitby, Ont.	76, 175
Whitby, Ont., édifices publics	149
White Head, N.-B., quai	49, 167
Whitemans Creek, C.-B., quai	86, 179
White Rock, C.-B., quai	85, 179
White's Cove, N.-B., quai	49, 167
Whitewaters, N.-B., quai	38, 165
Whonnock, C.-B., quai	86, 179
Whycocomagh, N.-E., quai	39, 165
Wiarton, Ont., édifices publics	19, 149
Wilcox Landing, C.-B.	86, 179
Wilkie, Sask., édifice public (emplacement)	153
William Head, C.-B.	85, 179
William Head, C.-B., station de quarantaine	24, 159
Williams, N.-B., quai	167
Wilson's Beach, N.-B., quai	49, 167
Windermere, C.-B., ferme expérimentale	159
Windsor, N.-E.	38, 103, 165
Windsor, N.-E., édifice public	12, 131
Windsor, Ont., édifices publics	20, 149
Windsor, Ont., quai	76, 175
Windsor, P.Q., bureau de poste	139
Wingham, Ont., bureau de poste	149
Winnipeg, Man., édifices militaires	26, 150
Winnipeg, Man., édifices publics	21, 150
Winnipegosis, Man.	176
Woburn, P.Q., quai	66, 173
Wolfville, N.-E., édifice public	131
Wolfville, N.-E., quais	38, 165
Woodman's Beach, P.Q., brise-lames	65, 173
Woodstock, N.-B., édifice public	14, 133
Wodstock, Ont., édifice public	20, 149
Woodward's Cove, N.-B., brise-lames	49, 167
Woodwards, C.-B.	86, 177
Wyatt Bay, C.-B., quai flottant	86, 179
Y	
Yamaska, P.Q.	173
Yarmouth, N.-E.	103, 165
Yarmouth, N.-E., édifices publics	131
Yarmouth, batture, N.-E.	39, 103, 165
York, Ont., pont (Grand River)	180
Yorkton, Sask., édifices publics	22, 153
Young's Cove, N.-B., quai	48, 167
Young's Cove, N.-E., quai	39, 165
Yukon	180
Yukon, édifices publics	160
Yukon, réseau télégraphique	114, 116, 122
Yukon, rivière, C.-B.	86, 180

RAPPORT

DU

SOUS-MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

POUR

L'EXERCICE FINANCIER TERMINÉ LE 31 MARS 1926

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA

OTTAWA, le 21 octobre 1926.

A l'honorable J. C. ELLIOTT, C.R.,
Ministre des Travaux publics,
Ottawa, Ont.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport du ministère des Travaux publics pour l'exercice financier terminé le 31 mars 1926.

DÉPENSES

Les dépenses totales du ministère durant l'exercice financier 1925-26, pour les différents travaux de construction, d'entretien et d'exploitation, ont été de $18,514,834.69.

Ces dépenses peuvent être classifiées sous les rubriques suivantes:—

Ports et rivières	$ 6,296,292 80
Dragage, outillage du dragage, etc	2,350,225 33
Ponts et chaussées	304,073 62
Edifices publics	7,778,324 40
Télégraphes	856,143 93
Divers	245,061 10
Gouvernement civil	684,713 51
	$18,514,834 69

Si l'on compare ces chiffres avec ceux de l'année dernière, on constate une diminution totale de $787,448.84 dont voici la justification: diminutions de $233,173.56 pour les travaux des ports et rivières, de $729,470.54 pour les édifices publics, de $49,374.67 pour les télégraphes et de $348,421.01 pour les déboursés divers; augmentations de $306,590.39 pour le dragage, de $244,076.72 pour les ponts et chaussées et de $22,323.83 pour le gouvernement civil.

RECETTES

Les recettes de l'année se sont élevées à $669,235.02 et proviennent des sources suivantes:—

Bassins de radoub	$ 85,382 55
Loyers	130,594 12
Télégraphes	294,181 00
Recettes casuelles	154,534 78
Traversées	4,542 57
	$669,235 02

La comparaison de ces chiffres avec ceux du dernier exercice financier révèle une augmentation de $76,326.02. L'augmentation des recettes provenant des loyers s'élève à $8,006.38, celle provenant des recettes casuelles s'élève à $73.639.76, celle des traversées, à $2,682.57 et celle des télégraphes (recettes nettes du trafic), à $4,823.15. Il n'y a dans les recettes qu'une diminution, qui est de $7,448.75, pour les bassins de radoub.

PORTS ET RIVIÈRES

Les dépenses totales de cette division ont été de $6,296,292.80, soit $233,173.56 de moins que l'an dernier.

Voici l'énumération des travaux qui ont été achevés au cours de l'exercice:

Nouvelle-Ecosse.—Fisherman's Harbour, construction d'un quai; Freeport, prolongement du brise-lames; Great Village, renouvellement du quai; Gulliver's Cove, construction d'un brise-lames; Ingonish Bay, reconstruction du brise-lames; Port Greville, réparations au brise-lames; Portuguese Cove, construction d'un brise-lames; Saulnierville, prolongement du brise-lames; Windsor, prolongement du quai; Wolfville, construction d'un quai.

Nouveau-Brunswick.—Saint-Jean, galeries de l'élévateur à grain; Saint-Jean-Ouest, prolongement de l'entrepôt contre la gelée.

Québec.—Bagotville, prolongement et réparations au quai; Baie-Saint-Paul, protection du rivage de la rivière du Gouffre et réparations au quai; Bonaventure, prolongement du brise-lames; Cross Point, prolongement à l'aile de l'est du brise-lames; Desjardins, reconstruction du quai; Grondines, construction d'un prolongement au quai; Lachine, reconstruction du quai du C.-N.; Lotbinière, reconstruction d'une partie du quai; Matane, reconstruction et prolongement du brise-lames de l'est; Miguasha, construction d'une cale-débarcadère; Port-au-Saumon, reconstruction d'une partie du quai; Robertvale, améliorations au quai; Sorel, reconstruction d'une partie du quai à haut niveau; Saint-André, réparations au quai; Sainte-Croix, réparations au quai; Saint-Laurent, I.-O., réparations au quai; Trois-Rivières, hangar en acier pour les marchandises; Valleyfield, reconstruction du quai.

Ontario.—Burlington, chenal, reconstruction de la jetée du sud; Chatham (McGregor's Creek), réparations au mur de revêtement; Cobourg, réparations à la jetée de l'est; Collingwood, reconstruction d'une partie du brise-lames de l'ouest; Cumberland, reconstruction du quai; Goderich, reconstruction du brise-lames et construction d'un quai d'amarrage; Honey Harbour, construction d'un quai et d'un abord; Meaford, reconstruction du brise-lames de l'est; Oshawa, reconstruction du brise-lames; Owen Sound, construction d'un mur en palée de palplanches dans le port; Pelée, île, prolongement au quai de l'ouest; Pembroke, reconstruction du quai; Port Colborne, réparations au brise-lames de l'ouest; Port Maitland, réparations à la jetée de l'ouest; Saugeen, rivière, construction d'une pile d'accostage; Toronto, reconstruction de la section K du brise-lames de l'ouest.

Manitoba.—Delta, ouvrages de protection.

Colombie-Britanique.—Blubber Bay, construction d'un quai; Campbell River, réparations au quai; Clayoquot, réparations au quai et à l'abord; Columbia, rivière (en aval de Burton), construction de barrages submergés et enlèvement d'une pointe de rocher; Esquimalt, construction d'un bâtiment pour le transformateur, au bassin de radoub; False Bay (île Lasqueti), construction d'un quai; Fraser, rivière, bras nord, prolongement de la jetée; Haney, reconstruction du quai; Mission, reconstruction du quai; Pitt, lac, reconstruction du

quai; Port Clements, réparations au quai; Riondel, construction d'un quai; Sayward, renouvellement du quai; Steveston, construction de la jetée nord N° 1; Westbank, reconstruction du quai.

Les travaux suivants, donnés à l'entreprise, étaient en cours à la fin de l'exercice financier:

Nouvelle-Ecosse.—Arisaig, construction d'un quai; Dingwall (baie Aspy), construction d'un brise-lames; Finlay Point, construction d'un quai-brise-lames; Hall's Harbour, prolongement du brise-lames; Little Judique Ponds, construction d'un quai-brise-lames; Lower Sandy Point, construction d'un brise-lames; Main-à-Dieu, construction d'un quai; Parrsboro, construction d'un quai; Port Maitland, construction d'un brise-lames.

Nouveau-Brunswick.—Courtenay, baie (Saint-Jean), prolongement du brise-lames; Escuminac, construction d'une partie d'un brise-lames; Grand Harbour (Ingall's Head), construction d'un brise-lames; Green Point, construction d'une jetée; Mill's Point, prolongement et réparations au quai; Shédiac, réparations au quai; Saint-Jean-Ouest, construction d'une étable pour les bestiaux.

Ile-du-Prince-Edouard.—New London, construction d'un brise-lames.

Québec.—Cap-de-la-Madeleine, hangar en bois et améliorations au quai; Caughnawaga, reconstruction du quai; Chandler, prolongement au quai et au débarcadère; Maria, reconstruction d'une partie de la superstructure du quai; Matane, reconstruction de la superstructure du quai; Pointe-au-Père, améliorations et réparations au quai; Saint-Antoine-de-Tilly, reconstruction du quai; Sainte-Pétronille, I.-O., améliorations au quai.

Ontario—Burlington, prolongement du brise-lames; Chute-à-Blondeau, reconstruction du quai; Kincardine, réparations à la jetée; Midland, construction d'un quai; Oshawa, améliorations au port; Port-Arthur, brise-lames en maçonnerie de pierre brute; Port Burwell, reconstruction de la jetée de l'est et ouvrage en maçonnerie de pierre brute; Port Maitland, réparations à la jetée de l'est; Port Stanley, améliorations au port; Thessalon, prolongement du brise-lames; Toronto (chenal de l'est), reconstruction d'une partie de la jetée de l'ouest.

Manitoba.—Dauphin Beach, reconstruction du quai; Victoria Beach, prolongement du quai.

Colombie-Britannique.—Fraser, rivière (Woodwards Slough), construction d'un barrage.

Esquimalt, bassin de radoub.—On a poursuivi la construction du bassin de radoub de Skinner's Cove, port d'Esquimalt, pour lequel un contrat avait été adjugé à la *Peter Lyall & Sons Construction Company,* en janvier 1921.

Le montant total payé aux entrepreneurs pendant l'année a été de $738,-490.00.

Les travaux régis par le contrat adjugé en 1924 à MM. Hodgson, King and Marble pour la fourniture et le montage de la machinerie sont presque achevés et, à la fin de l'année, on avait fait de l'ouvrage pour une valeur de $339,172.88.

La construction des deux caissons flottants en acier pour le nouveau bassin de radoub a été poursuivie par les entrepreneurs, MM. Yarrows, Limited.

DRAGAGE

On a dépensé $2,350,225.33 pour ces travaux, soit $306,590.39 de plus que l'an dernier.

Le ministère a disposé de deux dragues, de deux remorqueurs et de six chalands dont il n'avait plus besoin.

En Colombie-Britannique, on a continué les travaux de dragage dans le bras nord de la rivière Fraser, dans le chenal principal de ladite rivière et on a fait des travaux à divers endroits de cette rivière ainsi que dans les rivières Courtenay et Columbia inférieur. Les autres principaux endroits où on a fait du dragage sont: Kootenay Landing, Ladner, Procter, Salmon Arm, Vancouver et Victoria.

Au Manitoba, on a maintenu la navigation dans la rivière Rouge et à certains endroits du lac Winnipeg. On a poursuivi le creusage du chenal dans le lac Cumberland ainsi que dans le chenal d'entrée à l'île Big George et à Winnipegosis.

Dans l'Ontario, on a fait des travaux de dragage importants à Belle River, Blind River, Byng Inlet, Cobourg, Collingwood, Gananoque, Goderich, Honey Harbour, Jeannette's Creek, Kincardine, Meaford, Midland, Mitchell's Bay, Owen Sound, Pembroke, Penetanguishene, Port Burwell, Port Hope, Port Maitland, Port Stanley, Sarnia, Sault-Sainte-Marie, Sydenham, rivière, Thames, rivière, et Toronto.

Dans la province de Québec, des travaux de dragage importants ont été faits à Batiscan, Bersimis, Berthierville, Charlemagne, Como, Contrecœur, Doucets' Landing, Grosse-Ile, Lachine, Matane, Nicolet, la rivière Notre-Dame-de-Pierreville, Port-Alfred, Repentigny, la rivière Beaudet, Rivière-du-Loup (en haut), la rivière Saguenay, la rivière Saint-François, Sorel, Saint-Antoine-de-Tilly, Saint-Jean-Deschaillons et Valleyfield.

Au Nouveau-Brunswick, on a dragué à Bouctouche et à Saint-Jean, ainsi que dans la rivière Gaspereau, la baie de Miramichi et la rivière Saint-Jean.

En Nouvelle-Ecosse, on a fait des travaux de dragage importants à Blandford, East River, Inverness, Liverpool, Lunenberg, Mahone Bay, Malagash, North Sydney, Parrsboro, Petit-de-Grat, Port-Mouton, Port Mulgrave, Sheet Harbour, St. Ann's Harbour, Wallace et Yarmouth.

A l'Ile-du-Prince-Edouard, on a fait des travaux de dragage considérables à Charlottetown, French River, Miminegash, Savage Harbour, Summerside et Victoria.

On a envoyé au ministère de la Marine 102 rapports spéciaux rendant compte des travaux de dragage faits pendant la saison, afin que les navigateurs puissent être mis au courant de l'ouvrage accompli, au moyen de changements sur les cartes marines et par des avis.

TRAVERSÉES

Les droits perçus pour les vingt-sept permis accordés en 1925-26 se sont élevés à $3,855.90. Au cours de l'année, on a aussi déposé la somme de $686.67 perçue comme paiement final de la balance due par la traversée Rockcliffe, Ont.-Pointe-Gatineau, P.Q., ce qui a porté les perceptions totales de l'année à $4,542.57. Durant l'exercice on a accordé des permis à trois nouvelles traversées: Rockport, Ont.-Alexandra Bay, N.-Y., Gananoque, Ont.-Clayton, N.-Y., et Kingston, Ont.-Cape Vincent, N.-Y. Le permis pour la traversée Norway Bay, P.Q.-Sand Point, Ont., a expiré l'année dernière et n'a pas encore été renouvelé.

ÉDIFICES PUBLICS

Le montant déboursé pour la construction, l'entretien et les réparations des édifices publics, dans tout le Dominion, a été de $7,778,324.40, soit $729,470.54 de moins que l'an dernier.

Ce montant se répartit comme suit: $2,247,407.86 pour la construction et l'amélioration des édifices publics et $5,530,916.54 pour les réparations et l'entretien.

Les édifices et les travaux suivants ont été achevés pendant l'année:

Ile-du-Prince-Edouard.—Montague, mur de soutènement en béton.

Nouveau-Brunswick.—Ile Partridge, station de quarantaine, chalet en bois; Shédiac, édifice public.

Québec.—Loretteville, édifice public; Verdun, édifice public.

Ontario.—Hamilton, nouvel ascenseur; Napanee, amélioration du chauffage et de la plomberie de l'édifice public; Ottawa, une chaussée et un trottoir en asphalte sur le terrain du Parlement, serre de style standard et clôture en fer à Rideau Hall, petite serre pour le laboratoire des grains à la ferme expérimentale, laboratoire pour le ministère des Mines, hangar pour les chaudières, soute à charbon et appareil de chauffage au laboratoire pour l'essai du combustible, tunnel pour les tuyaux de chauffage entre l'édifice Hunter et l'édifice *Harris & Campbell,* et pose de brûleurs à l'huile sur six fournaises du Musée Victoria; Toronto, édifice de la division des grains, 84, rue Collier.

Manitoba.—Winnipeg, laboratoire et édifice pour les recherches sur la rouille des grains, et changements à l'édifice d'immigration principal.

Colombie-Britannique.—Courtenay, édifice public; Kamloops, édifice public; New-Westminster, tunnel pour relier l'édifice public à l'entrepôt de vérification; Revelstoke, édifice public; Vancouver, bureau pour l'inspecteur des grains et nouvelle division de l'entrepôt de vérification pour faire des bureaux.

Les travaux suivants étaient en cours à la fin de l'exercice:

Nouvelle-Ecosse.—Ile Lawlor, station de quarantaine, chalet pour l'ingénieur; Pictou, allonge à l'édifice public; Stellarton, édifice public.

Nouveau-Brunswick.—Chipman, édifice public; South Nelson, édifice public; Saint-Jean, reconstruction du vieil édifice du bureau de poste, après l'incendie; Saint-Jean, île Partridge, station de quarantaine, chalet en bois.

Québec.—Maniwaki, édifice public; Montréal, station postale R, division Saint-Denis, et station d'inspection et de fumigation; Rimouski, allonge à l'édifice public; Saint-Jacques-de-l'Achigan, édifice public; Saint-Jérôme, changements à l'édifice public.

Ontario.—Gravenhurst, édifice public; Kitchener, allonge à l'édifice public; Leamington, entrepôt pour les oignons; Ottawa, tour de l'édifice du Parlement; Port Colborne, édifice public; Stouffville, édifice public; Wiarton, édifice public.

Les travaux suivants ont aussi été commencés et achevés:

HÔPITAUX MILITAIRES

London, Ont.—Hôpital Westminster, modifications et additions au bâtiment H.

ÉDIFICES MILITAIRES

Picton, Ont.—Manège militaire, nouvelle toiture en amiante.

Renfrew, Ont.—Arsenal, nouvelle toiture en tôle galvanisée.

Winnipeg, Man.—Arsenal de la rue McGregor, réparations au toit principal; Tuxedo, baraquements militaires, modifications à l'ancien édifice de la Croix Rouge pour en faire le mess des officiers.

Esquimalt, C.-B.—Baraquements de la M.C.R. et chantier maritime canadien de S.M., ainsi que la remise à neuf des édifices, après l'incendie.

BAUX

Le coût de l'entretien des édifices publics a été de $5,530,916.54, dont $1,367,974.02 ont été payés en loyers pour des édifices ou parties d'édifices occupés par divers ministères.

Les baux en vigueur à la fin de l'exercice 1925-26 étaient au nombre de 423, soit une diminution de neuf sur l'année précédente. Les loyers pour l'exercice 1924-25, tels que donnés dans le rapport de l'année dernière, se chiffraient à $1,411,179.57. Les loyers pour l'exercice 1925-26 accusent une diminution de $43,205.55.

Le tableau suivant donne le nombre des baux en vigueur et le montant des loyers payés dans chaque province:—

Nouvelle-Ecosse	23	$ 36,627 21
Ile-du-Prince-Edouard	5	805 00
Nouveau-Brunswick	23	14,121 00
Québec	68	92,910 78
Ontario	101	184,361 75
Ottawa	45	672,637 09
Manitoba	34	65,805 04
Saskatchewan	44	73,976 69
Alberta	42	147,438 03
Colombie-Britannique	36	78,631 43
Yukon	2	660 00
	423	$1,367,974 02

RECONSTRUCTION DE L'ÉDIFICE DU PARLEMENT

Maçonnerie extérieure.—La flèche en béton armé de la tour a été parachevée. Cet ouvrage a été commencé le 9 avril et fini le 2 juin; il contient environ 672 verges cubes de béton armé.

Maçonnerie intérieure.—Les murs et la voûte à nervures de la Salle Commémorative ont été terminés. Les planchers des petites pièces donnant sur l'antichambre de la Salle Commémorative ont été posés. Tous les murs et le plafond de la Salle Commémorative, ainsi que l'escalier circulaire et l'antichambre, ont été nettoyés et jointoyés. La voûte à nervures de l'entrée principale a été jointoyée et finie. Dans les chambres 323, 519, 563 et 667, des cloisons en terra-cotta ont été érigées et plâtrées d'une manière complète, avec une moulure à cadres et une plinthe en chêne. Le plancher de l'antichambre et de la Salle Commémorative a été posé. On a complété la base en béton pour l'horloge.

Charpenterie.—Tous les échafauds nécessaires ont été construits pour servir aux maçons et aux ouvriers en béton employés sur la flèche de la tour et dans la Salle Commémorative, ainsi que dans la salle d'entrée principale. On a encadré cent six tableaux. Une nouvelle porte a été posée dans la chambre 388. Quatorze portes et cadres ont été mis en place dans la tour, au niveau de la corniche et du balcon, des moustiquaires ont été faits pour les fenêtres et de petits travaux ont été exécutés partout dans l'édifice. Des châssis doubles ont été posés dans la salle à manger. L'entrée des pièces réservées au Gouverneur Général a été élargie et on y a fixé le cadre.

Ouvrage en bronze et en cuivre.—La flèche en béton armé de la tour a été couverte en cuivre. Un mât de pavillon en bronze a été érigé, et on a fait un cadre en bronze pour le groupe de lumières du sommet. Les quatre cadrans de la tour ont été fixés et vitrés avec du verre opale. Les aiguilles de l'horloge et le mécanisme pour les mouvoir ont été mis en place.

Ouvrage d'ornementation en fer.—Deux échelles en fer permanentes ont été érigées à partir de la plate-forme de la chambre de l'horloge jusqu'au sommet de la flèche. Des plaques de cuivre commémorant les huit batailles de la grande guerre ont été faites pour le plancher de la Salle Commémorative.

Ascenseur.—L'ascenseur au long parcours pour les passagers, qui va de la chambre du carillon à la chambre de l'horloge, a été installé. L'ascenseur à courte montée, qui va de la Salle Commémorative à la salle du carillon, est aux trois quarts complété et sera fini quand les cloches seront mises en place.

Ouvrage électrique.—Des appareils de chauffage électriques ont été installés dans la Salle Commémorative, et le système électrique dans la tour a été aux trois cinquièmes fini. De nouvelles lumières ont été placées au sommet de la tour.

Modelage et sculpture.—On a fini de sculpter sur la tour les quatre figures de soldats. Tous les modèles sont maintenant complétés et approuvés, et les sculpteurs sont à travailler sur la pierre d'autel de la Salle Commémorative. Un contrat a été adjugé à Ira Lake pour la sculpture de la Salle Commémorative, et l'ouvrage a été commencé le 4 mars 1926.

Chaussées et trottoirs.—Une nouvelle chaussée d'asphalte a été construite en avant de l'édifice et sur les abords de l'est et de l'ouest. Une nouvelle bordure en granit et un trottoir en béton ont aussi été construits en avant de l'édifice. Des espaces de stationnement pour les automobiles ont été réservés sur les côtés est et ouest de l'édifice.

Ouvrage en fer forgé.—Les objets en fer suivants ont été complétés: trente-cinq pare-étincelles, dix-huit paires de chenets, trois boîtes à charbon, treize petits chenets, sept grilles à cheminées, dix-huit tisonniers, dix-huit pinces et les grands chenets pour la salle de lecture des Communes, un porte-calendrier pour la table de la Chambre des Communes, un encrier pour la Chambre des Communes, trois lampes de pupitre semblables à celles fournies au président de la Chambre des Communes, des montures en fer pour cinq boîtes à charbon et pour treize pare-étincelles, un registre spécial pour la cheminée de la salle de lecture des Communes, des crampons en fer pour tenir les sommets en bronze sur quatre rampes de fer en avant des fenêtres et à l'entrée de la Salle Commémorative.

Généralités.—Tous les ateliers temporaires et le bureau sur le côté est de l'édifice du parlement ont été enlevés, et le terrain a été nivelé et laissé prêt pour le gazonnement. La partie nord de l'atelier pour la coupe de la pierre, sur la rue Sussex, a été enlevée, et il ne reste de cette bâtisse qu'une partie suffisante pour abriter les artisans en fer forgé et emmagasiner les matériaux.

Les contrats suivants ont été adjugés au cours de l'exercice:

Architectural Bronze & Iron Works, Limited, pour deux paires de portes en bronze, complètes, avec seuil en bronze, destinées à l'ascenseur de courte montée, dans la tour.

Ira Lake, pour la sculpture dans la Salle Commémorative.

Pritchard-Andrews Company of Ottawa, Limited, pour la fourniture d'ouvrages d'ornementation en fer et en fer forgé pour les changements aux bureaux de poste de la Chambre des Communes et du Sénat, au rez-de-chaussée.

R. A. Sproule & Son, pour la fourniture de la boiserie intérieure destinée aux changements aux bureaux de poste de la Chambre des Communes et du Sénat, au rez-de-chaussée.

MONUMENT À SIR WILFRID LAURIER

Un concours a eu lieu pour la soumission de projets en vue d'un monument à la mémoire de feu sir Wilfrid Laurier, devant être érigé sur l'emplacement adjacent à l'édifice de l'Est, sur la colline du Parlement.

Le jury qui a jugé les quarante modèles reçus était composé comme suit: le comité de ministres chargé de conseiller le gouvernement sur tout ce qui concerne la construction des édifices et l'embellissement des terrains du Parlement, au Canada, agissant conjointement avec le Conseil consultatif des Arts nommé par le gouvernement du Dominion, auxquels se sont associés subséquemment, comme conseillers, M. H. A. MacNeil, sculpteur, nommé par l'Académie Royale des Beaux-Arts, et M. J. A. Pearson, architecte, nommé par l'Association Royale des Architectes du Canada.

La maquette présentée par M. J. Emile Brunet, sculpteur, de Montréal, a été classée première, et, par conséquent, le contrat pour l'exécution de l'ouvrage lui a été adjugé. Le monument consiste en une statue-portrait se dressant sur un piédestal de granit.

Une exposition publique des maquettes soumises au concours a eu lieu dans la chambre 124 de l'immeuble Hunter, et, pendant deux semaines, le public eut l'occasion d'admirer cet étalage d'œuvres d'art reçues d'outre-mer, des Etats-Unis et du Canada.

MONUMENT NATIONAL COMMÉMORATIF DE LA GUERRE

Au moyen d'un concours, on a demandé des projets pour le monument national commémoratif de la guerre devant être érigé sur la Place Connaught, Ottawa.

Les projets et les maquettes reçus ont été jugés par Henry Sproatt, LL.D., R.C.A., Hermon A. MacNeil, N.A., et F. J. Shepherd, M.D., C.M., LL.D., M.S.R.C.

Cent vingt-sept projets ont été présentés au premier degré du concours, et les auteurs des sept meilleurs ont été invités à soumettre, au deuxième degré, des maquettes conformes à leurs dessins.

La maquette soumise par M. Vernon March, sculpteur d'Angleterre, a été classée première, et l'auteur a été par conséquent chargé de l'exécution du monument.

Après que l'adjudication définitive eut eu lieu, les maquettes et les projets furent étalés en exposition publique aux Archives, rue Sussex, du 30 janvier au 13 février.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE

A la fin de l'exercice financier, il y avait 10,721¼ milles de lignes de poteaux, 13,665⅜ milles de lignes de fils, 354⅝ nœuds de câbles, et 1,066 bureaux de télégraphe.

Les messages transmis au cours de l'année se sont élevés au total de 522,796, tandis que, l'année précédente, ils avaient atteint le chiffre de 499,358, soit une augmentation de 23,438.

Les dépenses pour la construction, les réparations et l'entretien des lignes télégraphiques ont été de $856,143.93, à comparer avec $905,518.60 pour l'année précédente, ce qui est une autre diminution de $49,374.67 à ajouter à celles de $35,159.12 pour 1924-1925, de $19,210.90 pour 1923-1924, et de $64,227.49 en 1922-1923, formant un total de $167,972.18 au cours des quatre dernières années.

Quant au revenu, les recettes du trafic provenant de l'exploitation du Service télégraphique du Gouvernement se sont élevées, en 1925-1926, au montant de $287,719.58, soit une augmentation de $4,823.15 sur les recettes de 1924-1925, augmentation répartie entre les diverses provinces, comme suit:

Réseaux	Augmentation	Diminution
Baie de Fundy	$ 104 05	.....
Cap-Breton	478 89	.....
Chatham-Escuminac	509 59	.....
Côte Nord, à l'est de Bersimis	368 24	.....
Côte Nord, à l'ouest de Bersimis	1,853 79	.....
Comté de Québec	.....	$ 251 21
Anticosti (loué)	.....	552 98
Ile d'Orléans	89 70	.....
Iles-Madeleine	353 07	.....
Ile Pelée	.....	121 45
Saskatchewan	.....	136 63
Alberta	382 14	.....
Ashcroft-Dawson	.....	5,078 87
Colombie-Britannique, terre ferme	3,045 72	.....
Ile Vancouver	3,779 10	.....
	$10,964 29	$6,141 14
Augmentation nette	$ 4,823 15	

Ainsi que l'indique le tableau ci-dessus, il y a augmentation de recettes dans tous les districts, à l'exception de cinq. Dans le comté de Québec, les activités dans l'industrie du bois ont été moindres, et le revenu des réseaux desservant la région s'en est ressenti, 1,680 messages de moins que l'année précédente ayant été transmis.

La diminution des recettes dans l'île Pelée est due à l'interruption qui s'est produite, à l'automne de 1925, dans le câble reliant l'île à la terre ferme. Le lac étant gelé durant l'hiver et à cause de la température défavorable du printemps, le câble n'a été réparé qu'en été.

Dans la Saskatchewan, la diminution a été causée par la fermeture, au cours de l'exercice, de quatre bureaux, par des changements apportés à l'administration des autres et par l'abandon de 102 milles de ligne. Le coût de l'entretien et de l'exploitation du réseau a été $11,706.34 de moins qu'en 1924-25; cependant, la diminution dans les recettes n'a été que de $136.63.

La diminution dans les recettes du réseau du Yukon est due à la suspension du trafic sur la ligne reliant Hazelton, C.-B., et Telegraph Creek, d'avril à septembre. On a fait cela afin de donner aux postes de télégraphie sans fil l'opportunité de s'assurer s'ils pouvaient procurer un service satisfaisant à tous les endroits du Yukon et de la partie septentrionale de la Colombie-Britannique, et afin de réduire le coût d'entretien du réseau de terre. A la reprise du service sur cette ligne, on a fait une nouvelle disposition des sections, par laquelle six stations ont été fermées, diminuant par conséquent le coût d'exploitation.

Afin de se conformer aux exigences de la Loi de l'Accise, promulguée pendant la session de 1922, on a perçu pour le ministère des Douanes et de l'Accise un impôt de $6,294.86 sur toutes les affaires transigées par le service télégraphique.

Les recettes brutes provenant de toutes les sources de revenu ont été de $294,181.00.

GALERIE NATIONALE

Les progrès accomplis au cours de l'exercice par la Galerie Nationale, dans le développement des choses de l'art au Canada, a été des plus satisfaisants. La méthode d'achat des œuvres canadiennes pour la collection nationale a été considérablement améliorée. Antérieurement, un petit comité nommé par le Conseil d'administration choisissait parmi les œuvres exposées de temps à autre par des particuliers. A présent, un comité du Conseil visite avec le directeur toutes les exhibitions d'œuvres d'art reconnues et invite les propriétaires des tableaux qu'il considère les meilleurs à les soumettre à une exhibition spéciale à Ottawa, et ce à tous les ans. De cette collection, le Conseil en entier choisit les meilleures œuvres et les achète pour la Galerie Nationale.

Comme résultat des prêts de tableaux pour exhibitions, en plusieurs endroits on organise ou on se propose d'établir des galeries, ce qui denote un intérêt toujours grandissant dans le domaine des beaux-arts. La Galerie Nationale a réuni en Angleterre une importante collection de peintures par des artistes anglais contemporains, laquelle collection a été exposée à Ottawa, Montréal, Toronto et Winnipeg. Là où il n'est pas pratique de donner des conférences, une série de conférences écrites, illustrées par des verres de lanterne magique, a été préparée et distribuée. Ces conférences sont fournies gratuitement et constituent un puissant facteur dans la diffusion de renseignements authentiques sur les choses de l'art.

L'administration de la Section canadienne des Beaux-Arts de l'Exposition de l'empire britannique, a été l'une des entreprises de la Galerie Nationale qui ont obtenu les plus grands succès. Comme résultat de la tournée des galeries provinciales en Angleterre, une collection spéciale de vingt-cinq tableaux canadiens, choisis par le gouvernement belge, a été envoyée à Gand pour faire partie de la contribution britannique à l'Exposition internationale tenue en cette ville. Cet honneur signalé atteste l'appréciation dont on entoure l'art canadien à l'étranger. Le Canada fut le seul Dominion britannique invité à y participer, et des 125 tableaux formant la collection britannique, vingt-cinq étaient des œuvres canadiennes. L'Exposition canadienne à Wembley a été à nouveau invitée, cette année, à montrer sa collection dans plusieurs des principales galeries d'Angleterre. Comme résultat, des artistes canadiens ont été invités à exposer leurs œuvres à l'Exposition internationale de Pittsburg, à Los Angeles et à Philadelphie, ainsi que dans des expositions étrangères.

Des tableaux ont été prêtés pour des exhibitions dans les villes suivantes:

Halifax, N.-E.; Fort-William, Guelph, London, Napanee, Stratford, Walkerville, Ont.; Winnipeg, Man.; Moose Jaw, Sask.; Edmonton, Alta.; New-Westminster, Prince-Rupert, Victoria, C.-B.

Parmi les principales acquisitions que l'on a faites au cours de l'exercice, il y a trente et une peintures à l'huile et un pastel dont les titres, avec les noms des auteurs, se trouvent dans le rapport du Conseil d'administration de la Galerie Nationale, qui fait partie du présent volume.

On trouvera annexés à ce rapport des états détaillés fournis par les différentes divisions du ministère, donnant des renseignements complets sur les divers travaux exécutés au cours de l'exercice.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. B. HUNTER,
Sous-ministre.

ÉDIFICES PUBLICS

Par R. C. Wright, architecte en chef

NOUVELLE-ÉCOSSE

HALIFAX

Station de quarantaine, île Lawlor.—Une partie du vieux magasin a été démolie, et sur l'emplacement on a construit un nouveau chalet pour le mécanicien. C'est un édifice en bois, de 56 par 29 pieds, sur des fondations en béton. Il a un étage et est chauffé à l'air chaud. Un drain est posé à partir du chalet jusqu'à la mer, et les tuyaux à l'eau sont raccordés au tuyau principal d'alimentation. L'hôpital de détention de première classe, qui était hors de service, a été démoli. Le vieux chalet du mécanicien a été réparé. Toutes les bâtisses ont été réparées et peinturées.

Généralités.—Diverses améliorations et réparations ont été faites à l'édifice Bellevue et à l'hôpital de quarantaine Rockhead.

LIVERPOOL

Edifice public.—Une nouvelle horloge a été installée dans la tour à la place de la vieille, qui était trop détériorée pour être réparée. L'édifice a été réparé et peinturé.

LUNENBERG

Edifice public.—Des changements ont été faits aux bureaux des douanes. Des guichets ont été pratiqués dans les cloisons donnant sur le corridor; ces guichets ont été munis de châssis. Le comptoir a été agrandi et posé près du mur. L'appareil d'éclairage électrique a été changé, conformément aux nouvelles exigences.

NORTH SYDNEY

Edifice public.—L'ouvrage en pierre, l'ouvrage en bois, la plomberie, les couvertures en ardoise et en cuivre ont été réparés. L'édifice a été peinturé à l'intérieur et à l'extérieur. Trois lampadaires à cinq lampes ont été installés le long de la rue, devant l'édifice.

PICTOU

Edifice public.—Un contrat a été adjugé pour la construction d'une allonge en arrière de l'édifice public. Cette allonge a un étage et un sous-sol, est construite en pierre et a 44 pieds par 15. Quand elle sera parachevée, il y aura plus d'espace pour le bureau de poste. L'intérieur de l'édifice a été nettoyé, peinturé et teinté.

STELLARTON

Edifice public.—Un contrat a été adjugé pour la construction d'un édifice public. L'emplacement a été acheté en 1912 et il comprend deux lots ayant 98 pieds de front sur le côté ouest de la rue Main, et une profondeur de 130 pieds, sur un des lots, et 140 pieds sur l'autre. L'édifice a 40 pieds sur la rue Main par une profondeur de 33 pieds et 6 pouces, avec une annexe de 13 pieds et 4

pouces par 3 pieds et 6 pouces. C'est une construction en brique sur des fondations en béton, d'un étage et demi de hauteur. Les marches extérieures sont de pierre. La corniche est en métal et le toit est couvert avec des bardeaux "ready roofing". L'édifice est chauffé à la vapeur. Au rez-de-chaussée, il y aura le bureau de poste, et, à l'étage supérieur, le logement du concierge. Des plans et un devis ont été préparés pour l'aménagement intérieur.

SYDNEY

Edifice public.—L'allonge à l'édifice, telle que décrite dans le rapport de l'année dernière, a été parachevée.

GÉNÉRALITÉS

Des changements, des améliorations ou réparations de peu d'importance, ou encore des travaux de peinture, ont été faits aux édifices publics d'Antigonish, Baddeck, Bridgewater, Inverness, New Glasgow, Parrsboro, Sydney Mines, Truro, Westville et Windsor.

ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD

CHARLOTTETOWN

Edifice public.—Des réparations d'ordre général ont été faites.

MONTAGUE

Edifice public.—On a posé un trottoir en béton et construit un perron avec un garde-fou, devant l'édifice. Un nouveau mur de soutènement en béton a été construit et la chaussée a été nivelée.

NOUVEAU-BRUNSWICK

CHATHAM

Edifice public.—On a posé de nouveaux fils pour l'éclairage électrique et fourni des garnitures neuves. L'aménagement intérieur a été modifié et de nouvelles cases ont été installées.

CHIPMAN

Edifice public.—Un contrat a été adjugé pour la construction d'un édifice public sur un emplacement ayant une façade de 103 pieds 6 pouces sur le passage du chemin de fer Pacifique-Canadien, une profondeur de 67 pieds sur le côté ouest et de 92 pieds 2 pouces sur le chemin Gordon. L'édifice mesure 29 pieds 6 pouces par 32 pieds 6 pouces et a une annexe de 10 pieds 6 pouces par 5 pieds. Il n'a qu'un étage et est construit en brique, sur fondations en béton, et le toit est couvert en bardeaux d'amiante. L'édifice est aménagé pour fins de bureau de poste. Le chauffage est fourni par un appareil à air chaud. Un puits a été creusé jusqu'à 80 pieds de profondeur, pour donner de l'eau potable. L'aménagement intérieur est en cours d'installation, sous contrat.

EDMUNDSTON

Edifice public.—Le nouvel édifice public décrit dans le rapport de l'année dernière a été parachevé. L'installation de l'aménagement intérieur a été faite sous contrat.

SOUTH NELSON

Edifice public.—Un contrat a été adjugé pour la construction d'un édifice public sur un emplacement ayant 50 pieds de front sur le chemin public et 100 pieds de profondeur. C'est une construction en brique à un étage, sur fondations en béton, mesurant 29 pieds 6 pouces par 32 pieds 6 pouces, avec une annexe de 10 pieds 6 pouces par 5 pieds. Cet édifice est destiné aux fins d'un bureau de poste. Il est chauffé par un appareil à air chaud. L'eau potable est prise dans un puits et amenée à l'édifice par une pompe pour puits profonds, mue par l'électricité et munie d'un réservoir à pression. L'aménagement intérieur est en cours d'installation, sous contrat.

SAINT-JEAN

Edifice des Douanes.—On a réparé l'ouvrage en cuivre du toit et de la tour. Certaines parties du sous-sol ont été démolies et reconstruites. Des réparations ont été faites à l'ascenseur et on a posé des câbles électriques allant au commutateur de contrôle dans l'ascenseur. On a fait des modifications et des réparations d'ordre général dans le sous-sol et au rez-de-chaussée.

Nouvel édifice public.—Le trottoir en béton, devant l'édifice, a été réparé. Des poutres en acier ont été placées dans l'ouverture qu'on avait laissée à l'arrière du bureau de poste pour entrer la chaudière. Le conduit a été disposé pour fournir l'énergie nécessaire pour le monte-charge, et on a posé de nouvelles plaques sur les barrières.

Vieux bureau de poste.—Ainsi qu'on l'a mentionné dans le rapport de l'année dernière, l'étage supérieur et le toit ont été entièrement détruits par le feu, le 15 mars 1925, et l'édifice a été endommagé dans toutes ses parties. Il a été complètement remodelé depuis, et converti en un édifice de bureaux moderne, de premier ordre.

Des contrats ont été adjugés pour un toit en acier à l'épreuve du feu, pour un appareil de chauffage à vapeur, pour des ascenseurs pour les passagers et pour les marchandises, ainsi que pour des planchers en marbre et en terrazzo.

Comme l'eau avait fait beaucoup de dégâts on a replâtré presque tout l'édifice, et de nouveaux planchers en bois dur ont été posés partout. Au premier étage, on a enlevé les cloisons en bois vitrées et on les a remplacées par des cloisons en terra-cotta. Le quatrième étage qui est sous le toit a été entièrement reconstruit; il ajoute pratiquement un étage à l'édifice. Les cloisons sont en terra-cotta et forment des bureaux pour la division de l'ingénieur et pour le logement du concierge. Le plancher du corridor du rez-de-chaussée et les planchers des chambres de toilette sont en terrazzo. Les murs du corridor principal ont un dado en marbre de Missisquoi, de 7 pieds de hauteur, tandis que les murs des chambres de toilette ont des dados en ciment Keene. Dans les chambres de toilette, les cloisons sont en marbre. Les fenêtres sont garnies de bourrelets pour empêcher les courants d'air. A l'exception de la chaudière, tout l'appareil de chauffage est neuf, y compris la pompe à vide et la pompe d'alimentation, la tuyauterie et les radiateurs. Toute la plomberie a été renouvelée et remodelée, et un tuyau vertical, muni à chaque étage de soupapes et d'un boyau d'arrosage, a été posé comme protection contre l'incendie. On a installé un système de nettoyage par le vide avec boyaux de nettoyage et accessoires; il y a deux prises d'air dans chaque corridor. Le moteur et l'éventail de ce système sont dans le sous-sol. La chambre des plans de la division de l'ingénieur, au quatrième étage, est construite en matériaux à l'épreuve du feu; elle a un plancher en béton et des portes en acier blindé. On a monté une porte tournante dans l'entrée principale qui donne sur la rue Prince William. Tous les fils pour la lumière électrique

sont posés dans des conduits, par tout l'édifice, et on a fourni des garnitures neuves. Il y a des ascenseurs à passagers et à marchandises, mus par l'électricité, dans l'édifice. On a peinturé les murs et la boiserie.

Station de quarantaine, île Partridge.—On a adjugé un contrat pour la construction d'un chalet. C'est une construction en bois, sur fondations en béton, qui mesure 24 par 34 pieds; les murs sont en planches posées à déclin et le toit est couvert en bardeaux. Les planchers sont en bois dur. Le chauffage se fait par un appareil à air chaud. Il y a un foyer ouvert dans la salle de famille.

La vieille maison en brique a été remodelée pour servir d'écurie, d'atelier et de magasin, pour l'ambulance. Un tuyau de 5 pouces, en fer galvanisé, a été posé à partir du quai jusqu'au réservoir d'huile combustible, pour amener l'huile du chaland jusqu'au réservoir. On a réparé le réservoir d'huile combustible et appliqué du shellac sur son serpentin. On a renouvelé le raccordement du conduit de fumée de la fournaise du bâtiment de détention de troisième classe. On a posé des ventilateurs en cuivre neufs dans le bâtiment de détention de première classe et dans la résidence du médecin-chef.

On a posé de nouveaux tuyaux de fournaise dans plusieurs bâtiments. Des réparations d'ordre général et des travaux de peinture ont été faits à l'extérieur de la bâtisse du pouvoir, et des réparations ont aussi été faites à la chaudière. L'extérieur de la résidence du médecin-chef et l'intérieur de l'hôpital principal ont été peinturés à neuf.

SHÉDIAC

Edifice public.—Cet édifice, qui est décrit dans le rapport de l'année dernière, a été parachevé par l'installation, sous contrat, des aménagements intérieurs du bureau de poste et des douanes.

GÉNÉRALITÉS

Des modifications, des améliorations ou des réparations de peu d'importance, ou encore des travaux de peinture, ont été faits aux édifices publics de Bathurst, Fairville, Fredericton, Grand Falls, Hampton, Hartland, Hillsborough, Milltown, St. Stephen, Sussex et Woodstock.

QUÉBEC

DANVILLE

Bureau de poste.—On y a installé l'aménagement intérieur.

LORETTEVILLE

Edifice public.—L'édifice mentionné dans le rapport de l'année dernière a été parachevé. On a installé un système de drainage séparé pour le sous-sol. Un trottoir en béton a été construit. L'aménagement intérieur du bureau de poste a été installé; il est en chêne et comprend les cases postales et les plaques en cuivre.

MANIWAKI

Edifice public.—Un contrat a été adjugé pour la construction d'un édifice public destiné à servir de bureau de poste. Cet édifice est sis à l'angle sud-est des rues Laird et Notre-Dame et il est placé diagonalement sur l'emplacement. C'est une construction à deux étages, avec toit en mansarde, et sous-sol. Il est lambrissé à l'extérieur avec de la brique à surface rugueuse et des garnitures en pierre. Le toit est couvert en bardeaux d'amiante et a une corniche en métal.

Le premier étage servira au bureau de poste et le logement du concierge se trouvera au deuxième étage. L'édifice est chauffé à la vapeur, éclairé à l'électricité et se draine dans une fosse septique. On a creusé un puits pour l'approvisionnement de l'eau. L'aménagement intérieur du bureau de poste a été installé; il est en chêne et comprend les cases postales et les plaques en cuivre.

MONTRÉAL

Bureau de poste central.—La vieille cheminée a été remplacée par une cheminée ayant un conduit de fumée de 20 pouces de diamètre. On a installé dans la chambre destinée à l'emmagasinement de l'huile, le réservoir pour l'huile, la conduite du compteur et des tuyaux de ventilation. Les bureaux du surintendant de district ont été remis à neuf. La ruelle Fortification a été comblée, nivelée et pavée en asphalte. Un garde-corps en tuyau a été posé sur la bordure du trottoir de la rue Saint-François-Xavier, et un portique a été construit au-dessus de l'entrée principale. On a construit des cloisons, au troisième étage, pour diviser les bureaux, et on a posé quinze garnitures de lampes électriques. On a aussi fait plusieurs autres petites réparations et modifications.

Laboratoire des produits forestiers.—Cet édifice qui porte le n° 700 de la rue University nous a été loué gratuitement par l'Université McGill, pour les travaux de recherches scientifiques ayant trait aux forêts, et a été modifié pour satisfaire aux besoins de la division forestière, On a réparé l'édifice, installé un appareil de chauffage et construit un édifice additionnel de 56 pieds par 16 pieds.

Nouvel entrepôt de vérification.—Six paires de portes démontables ont été fournies. Le premier étage a été divisé par des cloisons pour former trois bureaux, et des garnitures de lampes électriques ont été posées dans ces bureaux. Les serrures de toutes les portes ont été renouvelées. On a construit des cloisons plâtrées, avec portes et grillages de ventilation, dans la pièce où les marchandises sont entreposées. Les bureaux du troisième étage, sur le côté sud de l'édifice, ont été remis à neuf. Des cloisons en fil métallique (prises à même le magasin) ont été posées du troisième au septième étage, inclusivement, et on a construit une cloison en terra-cotta au septième étage. L'appareil de chauffage à vapeur a été modifié et des garnitures de lampes électriques ont été posées dans les bureaux de la division de l'impôt sur le revenu. Le toit a été réparé. On a posé cinq économiseurs de combustible "Burnall" sur les fournaises.

Station postale R, division Saint-Denis.—Un contrat a été adjugé pour la construction d'un édifice destiné au service postal. L'emplacement qui a été acheté en 1924 est sis sur le côté ouest de la rue Saint-Denis, à 50 pieds, environ, au sud de la rue Beaubien; il a 51 pieds de front sur la rue Saint-Denis, 130 pieds 6 pouces de profondeur, et donne, à l'arrière, sur une ruelle qui a 18 pieds de largeur. C'est une construction à deux étages dont le premier étage mesure 51 par 80 pieds et le deuxième, 51 par 44 pieds; le sous-sol a les mêmes dimensions que le premier étage. La façade et les panneaux en retour sur les côtés nord et sud, sont lambrissés en brique à surface rugueuse. Les autres murs sont lambrisés en brique commune. Au-dessus de la fondation en granit, la façade, y compris les entrées, le parapet, la corniche et le couronnement, est garnie avec de la pierre de grès taillée. Les murs de parapet en brique ont des couronnements en métal. L'édifice est chauffé à l'eau chaude et éclairé à l'électricité. On a posé des tuyaux pour le gaz qui doit être utilisé dans la cuisine qui est au deuxième étage. Le sous-sol contiendra la chambre des chaudières et des pièces d'emmagasinement. Le premier étage est destiné au bureau de poste. Le deuxième étage est divisé en bureaux pour les besoins futurs. L'installation de l'aménagement intérieur en chêne, avec plaques en cuivre, cases, etc., est en cours, sous contrat.

Station d'inspection et de fumigation.—Un contrat a été adjugé pour la construction d'une station d'inspection et de fumigation, pour le ministère de l'Agriculture. L'emplacement de cette construction est sis entre le canal Lachine et la rue Mill; il a 120 pieds de front sur la rue Mill et environ 140 pieds de profondeur. Cet emplacement appartient à la Commission du Port de Montréal qui le loue au ministère de l'Agriculture. Cette construction a un étage et mesure 139 par 50 pieds; elle est construite en brique, sur fondations en béton, et est divisée en plusieurs chambres d'inspection qui sont aménagées pour la fumigation des envois de marchandises. Les murs extérieurs sont en tuiles creuses et lambrisés en brique, et se terminent, au sommet, par un couronnement en béton. La chambre des fournaises est à l'arrière et a une grosse cheminée. Le long de la bâtisse, il y a une plate-forme de chargement de 8 pieds de largeur, avec un garde-fou en fer. Les planchers sont en béton. La bâtisse sera chauffée par une chaudière à vapeur à pression moyenne et sera éclairée à l'électricité.

Généralités.—Divers travaux de réparation ont été faits aux édifices suivants: Vieil édifice des douanes, stations postales A, B, C, E, F, G, H, N, Hochelaga et Delorimier, ainsi qu'à l'hôpital de détention de l'immigration.

RIMOUSKI

Edifice public.—Un contrat a été adjugé pour la construction d'une allonge à l'arrière de l'édifice, pour donner plus de logement au bureau de poste et fournir de l'espace pour l'entrepôt de vérification des douanes et pour les chambres de toilette. Le vieil entrepôt de vérification a été démoli du toit jusqu'au niveau des allèges des fenêtres. Une partie du mur de l'arrière de l'édifice principal a été démolie. Les murs extérieurs de la nouvelle construction sont en brique et en pierre et appareillent les murs existants. Les couronnements sont en fer galvanisé. L'appareil de chauffage a été remis à neuf et on a posé des conduites et des radiateurs pour l'allonge. L'aménagement intérieur du bureau de poste n'a pas encore été installé.

SAINT-JACQUES-DE-L'ACHIGAN

Edifice public.—Un contrat a été adjugé pour la construction d'un édifice public. L'emplacement sur lequel l'édifice doit être construit est sis à l'angle nord-ouest de la rue Principale et de la rue Saint-Jacques; il a 53 pieds de front sur la rue Principale, et 123 pieds de profondeur. On a fait les travaux d'excavation nécessaires, et les moules pour les fondations en béton sont en place.

SAINT-JÉRÔME

Edifice public.—On a commencé à faire des changements pour agrandir le local du bureau de poste. Les bureaux des douanes ont été déménagés au deuxième étage. On a pratiqué une entrée et construit un escalier sur le côté et enlevé l'escalier et les cloisons existants. On est à remettre à neuf la plomberie, l'appareil de chauffage et le système d'éclairage électrique. Un aménagement intérieur neuf sera installé plus tard.

VERDUN

Edifice public.—Cet édifice qui est mentionné dans le rapport de l'année dernière a été parachevé. L'aménagement intérieur du bureau de poste a été fourni et installé, avec les cases, les tiroirs, les devants en cuivre, etc. On a posé des brûleurs à l'huile sur deux chaudières et construit une chaussée autour de l'édifice.

GÉNÉRALITÉS

On a fait des améliorations, des modifications ou des réparations de peu d'importance, ou encore des travaux de peinture, aux édifices publics de Buckingham, Chicoutimi, Drummondville, Jonquières, Lévis, Mégantic, Pierreville, Québec (entrepôt de vérification, bâtisse de l'immigration et station postale de Saint-Roch), Rivière-du-Loup, Saint-Hyacinthe, Saint-Jean et Sorel.

ONTARIO

BRIDGEBURG

Edifice public.—On a fait des changements aux bureaux des douanes. La chambre longue a été déménagée du premier au deuxième étage. On a mis en place un aménagement intérieur, un comptoir et une cloison neufs. Les fils électriques et l'éclairage au gaz qui étaient démodés ont été enlevés et on a posé partout de nouveaux fils et des garnitures neuves. L'édifice a été nettoyé et décoré en entier.

ESSEX

Edifice public.—Deux nouvelles fournaises à l'eau chaude à alimentation continue ont été installées, avec leurs raccordements et les radiateurs. Tout l'édifice a été décoré.

GRAVENHURST

Edifice public.—Un contrat a été adjugé pour la construction d'un édifice devant servir aux fins du service postal et des douanes. L'emplacement avait été acheté en 1913; il est sis à l'angle nord-ouest des rues Muskoka et Bay et il a 100 pieds de front sur la rue Muskoka, et 99 pieds sur la rue Bay. L'édifice a un étage et un sous-sol. Les murs extérieurs sont en brique à surface rugueuse, avec garnitures en pierre de taille; les corniches et les parapets sont en métal; les fondations et les empattements sont en béton, et les murs de division intérieurs sont en brique. Le toit est plat et est supporté par des colonnes et des poutres en acier. Une fosse septique en béton dispose des matières fécales. L'édifice est éclairé à l'électricité et chauffé à l'eau chaude. L'aménagement intérieur du bureau de poste, avec les plaques en cuivre et les cases postales, est en cours d'installation, sous contrat.

HAMILTON

Edifice public.—On a construit une cage d'ascenseur et installé un nouvel ascenseur à passagers. Comme mesure de protection, on a posé des grilles en fil métallique dans le bureau des mandats-postes.

Station postale B.—Le terrain a été nivelé et ensemencé.

Station postale C.—On a construit une galerie d'observation et réparé l'appareil de chauffage.

KINGSTON

Edifice des douanes.—Des modifications qui comportaient la remise à neuf des décorations et certains changements au système d'éclairage électrique ont été faites au deuxième étage, afin de donner plus de logement à la division des impôts. On a construit des cages pour les caissiers, et un comptoir.

C. M. R., nouveau bâtiment des dortoirs.—On a installé un réchauffeur d'eau et un réservoir. On a construit des trottoirs en béton avec bordures, ainsi que des chaussées en macadam d'asphalte. Le terrain qui entoure l'édifice a été nivelé, pilonné et ensemencé. On a enlevé les vieux drains de surface qu'on a remplacé par des drains neufs.

KITCHENER

Edifice public.—Un contrat a été adjugé pour des modifications et des additions à l'édifice public actuel, pour donner plus d'espace au bureau de poste et aux bureaux des douanes, au rez-de-chaussée, et aussi aux bureaux des douanes et de l'impôt sur le revenu, au deuxième étage. L'annexe originale a été démolie et remplacée par une allonge en brique, en forme de L, dont la partie principale mesure 50 pieds 8 pouces par 59 pieds, et la partie postérieure 31 pieds par 46 pieds 6 pouces. L'allonge est à un étage, à l'exception d'une partie mesurant 45 par 31 pieds, adjacente à l'édifice principal, qui a deux étages. Les murs extérieurs sont en pierre jusqu'au rang de plinthe. Les jambages et les arcs de l'entrée du côté, les allèges et les têtes de fenêtres, ainsi que les rangs en plate-bande, sont en pierre de taille. Les murs extérieurs sont en brique pressée rouge, pour appareiller l'ouvrage actuel. Le rez-de-chaussée contient une galerie d'inspection, une salle pour les matières postales, une chambre pour les facteurs, un corridor avec escalier, une pièce pour les colis postaux en douane et un entrepôt de vérification; il a aussi un monte-charge et, à l'extérieur, une plate-forme de chargement. Au deuxième étage, il y a quatre bureaux et des chambres de toilette. Dans le sous-sol se trouvent les magasins des douanes et du bureau de poste, une chambre pour les nettoyeurs et la salle de toilette des hommes. L'édifice est chauffé à la vapeur et éclairé à l'électricité. L'aménagement intérieur pour le bureau de poste et pour les douanes est en cours d'installation, sous contrat. Une partie de cet édifice sert d'arsenal; on y a aménagé une galerie de tir avec des cibles, un placard pour les effets et une chambre de toilette.

LEAMINGTON

Entrepôt des oignons.—Un contrat a été adjugé pour la construction d'un entrepôt à un étage, pour les oignons. C'est une construction en bois, sur fondations en béton, qui mesure 50 par 100 pieds et 20 pieds de hauteur, avec un attique. Son emplacement est sis sur l'avenue Melrose; il a 250 pieds de front et 127 pieds 3 pouces de profondeur; il donne, à l'arrière, sur une ruelle publique de 14 pieds de largeur. Le toit est couvert en bardeaux de cèdre et a des ventillateurs de 15 pouces. Des fils d'éclairage électrique sont posés dans cette bâtisse. Un second contrat a été adjugé pour la fourniture de 30,000 caisses à claire-voie.

LONDON

Edifice des douanes.—Des modifications et des réparations ont été faites pour accommoder les bureaux de l'ingénieur de district qu'on a placés dans cet édifice. Cet ouvrage comprenait l'aménagement de la chambre des tracés bleus et de la salle de toilette des femmes, ainsi que l'installation de l'éclairage électrique et des sonneries électriques ou des modifications dans le système déjà installé.

Bureau de poste.—On a fait des modifications au deuxième et au troisième étage. On a changé des portes de place et on en a pratiqué de nouvelles. On a modifié la disposition des chambres de toilette et fait des changements au bureau où se vendent les timbres-poste, au premier étage.

NAPANEE

Edifice public.—Deux nouvelles fournaises à alimentation continue ont été installées et la plomberie a été complètement remise à neuf.

PORT COLBORNE

Edifice public.—Un contrat a été adjugé pour la construction d'un édifice public sur un emplacement en forme de L ayant 132 pieds de front sur la rue Clarence, 82 pieds 6 pouces de profondeur sur la rue King, et 165 pieds de profondeur sur l'autre côté. L'édifice a 98 pieds 10 pouces de façade sur la rue Clarence et 38 pieds 11 pouces sur la rue King; il logera les services des postes et des douanes, le percepteur du revenu du canal, le statisticien du ministère des Chemins de fer et Canaux, et le logement du concierge s'y trouvera aussi. L'édifice a une fondation en béton lambrissée en pierre jusqu'au rang de plinthe. Les murs extérieurs sont lambrissés en brique rouge à face rugueuse. Les corniches et le couronnement sont en métal Toncon. Il y a des voûtes pour les douanes et pour le bureau de poste, et une armoire montante entre le premier et le deuxième étage. L'édifice est chauffé à l'eau chaude et éclairé à l'électricité. Le drainage se fait dans une fosse septique.

STOUFFVILLE

Edifice public.—Un contrat a été adjugé pour la construction d'un édifice public destiné aux besoins du bureau de poste, avec logements, au deuxième étage, pour le maître de poste et pour le concierge. L'emplacement est sis à l'angle sud-ouest des rues Main et Market; il a 55 pieds 8 pouces de front sur la rue Main et 110 pieds sur la rue Market. L'édifice mesure 40 pieds par 33 pieds 6 pouces, a un étage et demi de hauteur et une annexe de 13 pieds 6 pouces par 3 pieds 6 pouces, qui n'a qu'un étage. Le toit est en mansardes, les murs du sous-sol sont en béton, et l'édifice est lambrissé avec de la brique à face rugueuse et des garnitures en pierre. L'édifice est chauffé par un appareil à vapeur par gravité, et éclairé à l'électricité. On a construit une fosse septique à l'arrière de l'édifice. Des lumières électriques sur piédestaux ont été placées sur le parapet du perron de l'entrée principale. L'aménagement intérieur sera en chêne, avec plaques en cuivre, cases et tiroirs.

TORONTO

Edifice du laboratoire de la division des grains.—L'édifice qui porte le n° 84 de la rue Collier, qui sert à la division des grains du ministère de l'Agriculture, et qui a été mentionné dans le rapport de l'année dernière, a été parachevé. L'aménagement intérieur a été fourni et mis en place.

Généralités.—On a fait des réparations d'ordre divers à l'édifice du Receveur général adjoint, aux stations postales D et F, au bureau de poste et à ses annexes, ainsi qu'à l'édifice Keen, 185, avenue Spadina.

WIARTON

Edifice public.—Un contrat a été adjugé pour la construction d'un édifice sur un emplacement acheté en 1912. Cette propriété est sise à l'angle sud-est des rues Berford et George; elle a 100 pieds de front sur la rue Berford et 70 pieds sur la rue George. L'édifice aura une façade de 58 pieds 5 pouces, une profondeur de 34 pieds 5 pouces, et une aile de 25 pieds 3 pouces par 15 pieds. Il aura un étage, et un sous-sol d'une superficie égale à celle de l'édifice même, et fournira l'espace requis pour le bureau de poste et pour les douanes. Le sous-sol servira à loger l'appareil de chauffage et à l'entreposage. Les murs seront lambrissés avec de la pierre de grès et les jambages, les écoinçons, les allèges et les clefs de voûte seront bouchardés. La corniche principale et la balustrade seront en pierre de taille et les balustres seront en pierre artificielle. Des fils pour l'éclairage électrique seront posés dans tout l'édifice et ce dernier sera chauffé à l'air chaud.

GÉNÉRALITÉS

Des modifications, des améliorations ou des réparations de peu d'importance, ou encore des travaux de peinture, ont été faits aux édifices publics de Barrie, Belleville, Brantford, Brussels, Cayuga, Chatham, Dresden, Dundas, Elmira, Fort William (édifice des douanes), Grimsby, Lakefield, Listowel, Midland, Milverton, Mitchell, Mount Forest, Niagara Falls, North Bay, Orillia, Oshawa, Owen Sound, Palmerston, Paris, Parkhill, Peterborough, Petrolia, Picton, Port Arthur (édifice des douanes et édifice public), Prescott, Sandwich, Sault-Sainte-Marie, Steelton, Strathroy, St. Catharines, St. Thomas, Uxbridge, Walkerton, Walkerville, Waterloo, Welland, Windsor et Woodstock.

ÉCONOMISEURS DE COMBUSTIBLE

On a installé des économiseurs de combustible dans les édifices publics de Chesley, Clinton, Goderich, Hanover, Harriston, Kincardine, Listowel, Mitchell, Palmerston, Petrolia, Sarnia et Toronto.

OTTAWA

Généralités.—On s'est occupé comme d'habitude de l'entretien et des réparations de tous les édifices du gouvernement, et les terrains, les chaussées, les trottoirs autour de ces édifices ont été maintenus en bon état.

Colline du Parlement.—La chaussée en asphalte qui fait le tour de l'édifice du Parlement a été achevée; ces travaux ont été faits sous contrat.

Bibliothèque du Parlement.—Les cadres des portes et des fenêtres ont été calfatés et munis de bourrelets métalliques pour empêcher les courants d'air. On a fait des changements à l'appareil de chauffage et posé des radiateurs additionnels. On a peinturé les châssis-doubles, les châssis et leurs encadrements, le dôme, le couronnement, les piliers, etc.

Division du bétail, 415 rue Wellington.—On a posé un drain neuf pour raccorder cet édifice à l'égout de la rue Wellington. Les changements faits à l'intérieur comprennent des garnitures neuves pour la chambre de toilette, l'augmentation de la radiation et de l'éclairage électrique, pour la commodité de la division du bétail. On a enlevé deux petites chaudières et installé une grosse chaudière.

Edifice Hunter.—Un brûleur à l'huile a été installé sur la fournaise n° 3. On a construit un tunnel pour les tuyaux de chauffage, sous la rue Queen, afin de raccorder l'édifice Hunter à l'édifice *Harris & Campbell* et de fournir la vapeur nécessaire pour chauffer ce dernier. Des réparations d'ordre général et de petits changements ont aussi été faits.

Musée Victoria.—On a posé des brûleurs à l'huile sur six chaudières et installé un réservoir d'emmagasinement pour l'huile. Des changements ont été faits au couronnnement au-dessus de l'entrée principale sur laquelle on a construit un nouveau toit.

Laboratoire pour l'essai des minerais et des combustibles, rue Booth.—On a fait des raccordements pour l'eau et le gaz, dans le nouveau laboratoire de traitement des minerais, et construit une charpente en acier pour supporter le troisième étage. On a posé un toit neuf sur le garage et fourni un tuyau de descente avec raccords de drainage. On a construit un hangar dans lequel on a installé un appareil de chauffage, une soute à charbon sur fondation en béton, et une cheminée en acier de 60 pieds de hauteur.

Edifice des Archives du Dominion.—Un contrat a été adjugé pour remodeler le vieil édifice, mais ces travaux n'ont pu être faits qu'après l'achèvement et l'occupation de l'édifice nouveau. Ces changements ont consisté surtout à diviser la vieille bibliothèque, au premier étage, pour faire de nouveaux bureaux et un corridor, à changer et à enlever des cloisons, à déménager l'atelier de reliure, du sous-sol à l'étage supérieur, à aménager des chambres noires, à monter la machinerie, etc. L'édifice a été peinturé à l'intérieur et à l'extérieur et les planchers ont été grattés et vernis.

Dans le nouvel édifice, on a fourni des casiers en acier, des vitrines en bois pour l'exposition des objets, et des bibliothèques spéciales.

Rideau Hall.—Les vieilles serres N^{os} 1 et 2 ont été démolies et remplacées par une serre à larmier courbé du type standard. Les travaux des murs de fondation, du chauffage et de l'éclairage ont été faits à la journée, et la superstructure a été construite sous contrat.

Le vieux monte-charge a été remplacé par un ascenseur à main de style moderne, et on a construit 522 pieds de clôture en fer avec barrières. La boiserie intérieure de la serre aux palmes a été peinturée.

Ferme expérimentale.—Le vieux bâtiment de la botanique a été remodelé et des bureaux y ont été aménagés pour la division bactériologique et la division des céréales, et on a construit une serre, à l'arrière, pour les travaux qui se rapportent aux céréales. Un magasin a été construit pour la division de l'élevage des volailles. Le toit plat du bâtiment occupé par la division forestière a été remplacé par un toit en pente, pour donner plus de logement. On a construit des poteaux de barrière en pierre à l'entrée de la pépinière et on a mis des barrières en fer à cette barrière ainsi qu'à l'entrée de la ferme expérimentale, qui lui fait face. On a fait des réparations d'ordre général et des travaux de peinture aux divers édifices de la ferme expérimentale.

MANITOBA

WINNIPEG

Principal édifice de l'immigration, N° 1.—Après que le ministère des Postes eut quitté cet édifice pour se loger dans la station postale A, on y a fait des changements considérables et de grandes améliorations pour donner plus de logement au ministère de l'Immigration. On a changé les cloisons, enlevé les ascenseurs, modifié et amélioré le système d'éclairage électrique. Des poêles à gaz ont été placés dans les cuisines. L'extérieur de l'édifice a été peinturé et des réparations de peu d'importance ont été faites.

Edifice du laboratoire et des recherches sur la rouille des grains.—On a adjugé un contrat pour la construction de cet édifice, pour le ministère de l'Agriculture. Il est construit sur un emplacement mesurant un acre de superficie, près de la ligne du tramway, en face de la principale avenue, sur le terrain du collège d'agriculture du Gouvernement Provincial du Manitoba, à Saint-Vital, près Winnipeg. C'est un édifice d'un étage et demi, avec sous-sol à plafond élevé. Il a une façade de 45 pieds, sur l'avenue, une profondeur de 53 pieds, et est fait d'une superstructure en brique construite sur une fondation en béton. Il est lambrissé avec de la brique de lambrissage et de la pierre de garniture taillée. La couverture du toit est en bardeaux d'amiante. Le sous-sol sert à l'entreposage et aux gros travaux de laboratoire. Au premier étage, il y a deux laboratoires mesurant chacun approximativement 18 par 33 pieds, deux bureaux mesurant chacun approximativement 17 par 17 pieds, et une chambre de toilette pour les femmes. Au deuxième étage, il y a trois laboratoires, un magasin et une chambre de toilette pour les hommes. L'édifice est chauffé par l'appareil

de chauffage central du Collège d'Agriculture du Manitoba et les radiateurs requis ont été installés. Des conduites principales de vapeur spéciales ont été menées aux stérilisateurs et autres appareils des laboratoires. L'eau est fournie par les conduites principales du collège. Les fils et les garnitures nécessaires sont posés pour l'éclairage électrique, et des raccordements électriques sont faits pour les réchauffeurs, les fourneaux, les stérilisateurs et autres appareils des laboratoires. Des tuyaux à gaz sont aussi posés jusqu'aux tables des laboratoires, là où la chose est requise.

Généralités.—Des réparations diverses ont été faites à l'édifice des douanes, à l'entrepôt de vérification des douanes, au bureau de poste central et à la station postale B.

GÉNÉRALITÉS

Des changements, des améliorations ou des réparations de peu d'importance, ou encore des travaux de peinture ont été faits aux édifices publics de Brandon, Carman, Dauphin, Emerson, Minnedosa, Morden, Neepawa, Portage-la-Prairie, Souris et Virden.

SASKATCHEWAN

MOOSE JAW

Edifice public.—On a peinturé l'édifice à l'intérieur et à l'extérieur, et on a réparé le plâtrage, l'ascenseur, etc.

REGINA

Edifice du receveur général adjoint.—Un nouvel égout et de nouveaux services d'eau ont été posés. L'ascenseur a été réparé et on a fait des réparations d'ordre général et peinturé l'édifice.

Généralités.—Diverses réparations ont été faites à l'édifice public et à l'entrepôt de vérification des douanes.

GÉNÉRALITÉS

Des modifications, des améliorations ou des réparations de peu d'importance, ou encore des travaux de peinture, ont été faits aux édifices publics de Battleford, Estevan, Humboldt, Indian Head (bureau forestier), Maple Creek, Melfort, Prince Albert (édifice public et édifice de l'immigration), Saskatoon, Sutherland (pépinière de la division forestière), Weyburn et Yorkton.

ALBERTA

CALGARY

Entrepôt de vérification.—On a aménagé des bureaux pour la division forestière. On a réparé l'ascenseur et posé de nouveaux câbles. La cheminée a été renouvelée et des changements ont été faits à la plomberie.

Généralités.—On a fait des réparations de peu d'importance à l'édifice du receveur général adjoint et à l'édifice de l'immigration.

EDMONTON

Edifice public.—Des bureaux ont été aménagés pour la division des impôts. On a fourni un nouveau réservoir pour le réchauffeur d'eau, et on a fait des réparations et des modifications à la plomberie, aux ascenseurs et aux trottoirs.

Edifice de l'immigration.—Des réparations d'ordre général ont été faites.

GÉNÉRALITÉS

Des modifications, des améliorations ou des réparations de peu d'importance, ou encore des travaux de peinture, ont été faits aux édifices publics de Bassano, Coutts (édifice de l'immigration), Grande-Prairie (édifice de l'immigration), Lethbridge, Peace River (édifice de l'immigration et édifice du télégraphe) et Strathcona.

COLOMBIE-BRITANNIQUE

BENTINCK, ÎLE

Lazaret.—On a construit deux chalets, un pour les lépreux chinois et un autre pour les lépreux de race blanche. On a aussi fourni et monté un générateur d'énergie pour la lumière électrique et le service de l'eau, avec un réservoir pour emmagasiner l'eau.

COURTENAY

Edifice public.—L'édifice public qui renferme le bureau de poste, les bureaux des douanes et le logement du concierge, mentionné dans le rapport de l'année dernière, a été parachevé. On a construit un pavé en ciment devant les deux façades qui donnent sur les rues et on a entouré l'emplacement et les pelouses avec des clôtures en bois et en fer. Une chaussée a été construite d'une rue à l'autre. On a installé l'aménagement intérieur, avec cases postales, devants de tiroirs, plaques en cuivre, pour le bureau de poste et pour les douanes.

DUNCAN

Entrepôt de vérification.—On a réparé les toits et posés des tuyaux de descente neufs et de nouvelles gouttières.

KAMLOOPS

Nouvel édifice public.—Le nouvel édifice public mentionné dans le rapport de l'année dernière a été parachevé et l'aménagement intérieur a été installé pour le bureau de poste et pour les douanes. On a posé un pavé en béton sur toute la superficie de la cour intérieure, de la ruelle et de l'espace qui se trouve entre le trottoir de la ville et l'édifice. Une clôture en fer a été construite entre l'extrémité sud de l'édifice et la ruelle adjacente, et des barrières ont été fournies.

Vieux bureau de poste.—Des réparations d'ordre général ont été faites.

NEW WESTMINSTER

Edifice public.—On a creusé un tunnel sous la ruelle pour faire communiquer l'édifice public et l'entrepôt de vérification. L'entrepôt de vérification a été divisé de nouveau pour qu'on puisse loger les facteurs. On a renouvelé les solives et les planchers de l'entrepôt de vérification et fait des réparations d'ordre général.

Pacific Highway, édifice des douanes et de l'immigration.—Un réservoir septique plus grand que l'ancien, avec réservoir d'absorption, a été construit. La propriété a été entourée d'une clôture et de nouveaux trottoirs ont été construits. Une partie du terrain, à l'arrière de l'édifice, a été remplie et nivelée.

REVELSTOKE

Edifice public.—Le nouvel édifice public mentionné dans le rapport de l'année dernière a été parachevé. On a divisé le sous-sol par des cloisons pour les magasins du bureau des terres. L'aménagement intérieur pour le bureau de poste et les douanes a été installé, y compris les plaques en cuivre, les cases postales et les tiroirs.

VANCOUVER

Entrepôt de vérification.—Après la vente du vieil édifice du bureau de poste, le bureau des essais et le bureau du gaz et de l'électricité ont été déménagés, avec leur équipement complet, dans l'entrepôt de vérification, et une partie de cet édifice a été aménagée pour leurs bureaux. Des cloisons ont été construites, des planchers en ciment ont été posés, les murs en brique ont été tringlés, lattés et plâtrés, la disposition de l'éclairage électrique a été changée, de nouvelles chambres de toilette ont été aménagées, des tuyaux neufs pour le gaz et pour l'eau ont été posés, ainsi qu'un nouveau système de ventilation pour les armoires aux émanations et les fourneaux de fusion. On a construit des portes d'ascenseur dans les murs en béton. Une nouvelle voûte en béton a été construite et munie d'un signal avertisseur contre l'effraction. L'édifice a été nettoyé, peinturé ou verni, partout où c'était nécessaire.

Edifice Winch.—Cet édifice est sis à l'angle nord-est des rues Hastings ouest et Howe, et est voisin du nouveau bureau de poste. C'est un édifice à l'épreuve du feu, lambrissé en pierre sur les deux façades qui donnent sur les rues. L'acquisition de cette propriété a mis le ministère en possession de tout le front sur la rue Hastings, entre les rues Granville et Howe, et, sur la rue Howe, à partir de la rue Hastings jusqu'à la ligne de la propriété du chemin de fer.

On a l'intention de transporter les bureaux des douanes qui sont actuellement dans l'édifice du bureau de poste, à l'édifice Winch, afin de donner plus de place au bureau de poste en affectant tout l'édifice du bureau de poste à ce service. De plus, l'édifice Winch fournira l'espace nécessaire pour les bureaux de l'arpentage géologique, de la commission du port, du directeur des mouvements du port, du gardien du port, de l'examinateur des capitaines et seconds, de l'hydrographie des marées, du ministère des Affaires des Sauvages, du bureau des gages raisonnables, de la division des pouvoirs d'eau, de la division de la santé des animaux, de la commission de l'Etablissement des soldats, de l'inspecteur des fruits, de la commission des grains et du ministère de la Marine et des Pêcheries. On a construit un passage entre le sous-sol de l'édifice du bureau de poste et celui de l'édifice Winch. On est à faire des changements pour satisfaire aux besoins des différents ministères.

Bureau des grains.—Un édifice de 40 par 30 pieds, sur fondations en béton et ayant un sous-sol, a été construit à côté des élévateurs à grain, sur le chemin Salisbury, pour loger les bureaux de l'inspecteur des grains.

VICTORIA

Edifice public.—L'allée des voitures a été pavée en béton, à partir de la rue jusqu'à l'édifice, et, sur le reste, on a posé une nouvelle surface en béton. On a peinturé les murs et le plafond de la cour intérieure, ainsi que l'ouvrage en fer et la boiserie.

Observatoire astrophysique.—On y a fait des réparations diverses.

GÉNÉRALITÉS

Des modifications, des améliorations ou des réparations de peu d'importance, ou encore des travaux de peinture, ont été faits aux édifices publics d'Ashcroft, de Chilliwack, Cranbrook, Cumberland, Digby, île (hôpital de quarantaine), Grand Forks, Nanaïmo, North Vancouver, Rossland et William Head (station de quarantaine).

HÔPITAUX MILITAIRES

LONDON, ONT.

Hôpital Westminster.—Un contrat a été adjugé pour faires des modifications et des additions au bâtiment H; ces travaux comprenaient l'enlèvement du lambrissage en brique sur les murs extérieurs existants qui sont devenus des murs intérieurs par suite de la construction des additions. La nouvelle allonge est une construction à deux étages sur fondations en béton, lambrissée en brique, avec les allèges et les têtes des fenêtres en pierre de taille, et la couverture du toit en cinq épaisseurs de feutre goudronné et de poix. Toute la boiserie intérieure est en pin. Les planchers du premier et du deuxième étage sont en tuile posée sur du béton d'escarbille et ont des plinthes, des cavets, etc. Les murs ont des dados en tuile de 7 pieds de hauteur, avec sommet en tuile. On a repeinturé les châssis, les cadres et les moustiquaires. La chambre 731 a été convertie en une salle d'observation. Des barres de garde semblables à celles qui sont dans d'autres parties de l'édifice ont été posées aux fenêtres des chambres 731 et 732. On a monté dans la chambre des chaudières du bâtiment des machines un dispositif d'épuration de l'eau qui consiste en deux épurateurs d'eau verticaux, en acier, et en un réservoir en acier pour l'eau salée; les supports et les raccordements sont compris dans cette installation. On a posé des tubes standard neufs, soudés à recouvrement, dans les chaudières N^{os} 1, 2 et 3. Les arcs et les murs en brique de trois chaudières ont été démolis et reconstruits, et deux chaudières ont été réparées. On a refait le plancher en béton de la chambre des chaudières. Les couvertures en feutre des toits des bâtiments ont été enduites à nouveau et réparées. Le chalet du médecin-chef des maladies mentales a été enduit de stuc. Les gouttières et les tuyaux de descente ont été renouvelés. Deux échelles de sauvetage semblables aux échelles actuelles ont été posées tout à fait à l'extrémité des salles C et E. On a posé une échelle en fer qui va du balcon du théâtre jusqu'au sol. Une porte extérieure semblable aux portes actuelles a été posée à l'extrémité de la grande salle à manger. Une autre porte extérieure semblable à celle de la salle D a été construite dans la salle B qui est au deuxième étage; cette porte conduit au toit C.

SAINTE-ANNE-DE-BELLEVUE

Bâtiment du pouvoir et buanderie.—On a installé un nouveau dispositif en cuivre pour chauffer l'eau domestique. On a construit une cloison en brique et une nouvelle lanterne du toit. L'édifice a été peinturé et des réparations ont été faites aux châssis et aux portes, ainsi qu'aux dispositifs d'alimentation du combustible et à l'ouvrage en brique des chaudières.

Bâtiment de récréation.—Ce bâtiment a été démoli et enlevé.

Généralités.—On a calfaté autour des cadres d'un grand nombre de fenêtres. On a enlevé six poutres qui étaient pourries, nivelé les planchers, et de nouvelles poutres ont été mises en place. Les planchers du bâtiment des infirmiers ont été nivelés et des réparations d'ordre général ont été faites.

GÉNÉRALITÉS

Des modifications, des améliorations ou des réparations de peu d'importance, ou encore des travaux de peinture ont été faits aux hôpitaux militaires de Halifax, N.-E. (Camp Hill), Saint-Jean, N.-B. (édifice D.S.C.R., Lancaster Heights), Toronto, Ont. (rue Christie), et Vancouver, C.-B. (Shaughnessy).

ÉDIFICES MILITAIRES

PICTON, ONT.

Manège.—Le 16 juillet 1925, une forte tempête a enlevé le toit du manège et une grosse pluie a endommagé l'intérieur de l'édifice avant qu'on ait pu réparer le toit. On a réparé le toit qu'on a couvert en bardeaux d'amiante, et on a posé des solins en métal. On a aussi réparé l'ouvrage en brique et peinturé le toit à l'intérieur. Ces travaux ont été faits sous contrat. Un autre contrat a été adjugé pour l'exécution de réparations d'ordre général, dans l'édifice; ces réparations consistaient principalement à renouveler les planchers, refaire le plâtrage et peinturer à neuf.

RENFREW, ONT.

Arsenal.—La vieille couverture du toit a été enlevée et le toit a été recouvert en tôle galvanisée. Ces travaux comprenaient la pose et la peinture des solins.

SAULT-SAINTE-MARIE, ONT.

Arsenal.—Cet édifice a été loué pour l'usage du ministère de la Défense Nationale, et des modifications y ont été faites pour satisfaire aux besoins du ministère. On a construit des cloisons pour former des pièces, lambrissé les plafonds, posé des planchers neufs et installé un aménagement d'arsenal, des tablettes, etc.

WINNIPEG, MAN.

Fort Osborne, baraquements militaires Tuxedo.—On a amélioré l'appareil de chauffage à vapeur qui est dans la chambre des chaudières en plaçant des grilles de turbine dans trois chaudières, en construisant un support en béton pour une autre chaudière et en installant un nouveau réchauffeur d'eau d'alimentation et un ventilateur pour tirage induit mû par une machine à vapeur, avec tous les raccordements, etc. Un monte-cendres allant du plancher de la chambre des chaudières jusqu'à la cour a aussi été installé. L'édifice sis sur le terrain des baraquements et qui appartenait à la Croix Rouge, a été acheté et on l'a modifié, réparé et peinturé, pour qu'il serve de mess aux officiers.

ESQUIMALT, C.-B.

Casernes de la marine canadienne et chantier maritime.—On a construit une école pour signaleurs, deux maisons de bain, et réparé les marches et les vérandas. On a aussi construit un bâtiment pour le contrôle du tir, un garage, une cale et un quai flottant pour la remise à bateaux. Les travaux susmentionnés ont été faits à l'entreprise. Les conduites d'eau principales et leurs branchements ont été renouvelés et agrandis partout. On a réparé le quai et la jetée des casernes et du chantier maritime. Toutes les gouttières qui se trouvent sur la propriété des casernes ont été réparées ou renouvelées et on a fait des réparations d'ordre général et des travaux de peinture aux bâtiments.

GÉNÉRALITÉS

Des modifications, des améliorations ou des réparations de peu d'importance, ou encore des travaux de peinture, ont été faits aux arsenaux de Saint-Jean, N.-B., Montréal, P.Q. (arsenal des *Royal Highlanders of Canada,* 429 rue Bleury, et Station postale G, édifice Lavut), Brampton, Ont., Port-Arthur, Ont., St. Catharines, Ont., Brandon, Man., Portage-la-Prairie, Man., et Winnipeg, Man. (arsenal de la rue McGregor).

TRAVAUX DES PORTS

Par K. M. Cameron, ingénieur en chef

NOUVELLE-ÉCOSSE

AVENPORT

On a reconstruit le sommet du quai sur une hauteur de 4 pieds par une longueur de 100 pieds et une largeur de 27 pieds. De nouvelles défenses, un garde-roues et trois poteaux d'amarrage ont été mis en place. La face ouest a été lambrissée à joints clos et le lambrissage de l'extrémité extérieure a été réparé. On a réparé l'aboteau, à la tête du quai, et mis en place une certaine quantité de lest.

BAILEY'S BROOK

Une partie du quai de l'est, à l'extrémité qui est près du rivage, a été reconstruite sur une longueur de 110 pieds, une largeur de 11 pieds et une hauteur de 5 pieds, puis complètement rechargée de lest et lambrissée à nouveau. On a construit un ouvrage de protection fait de pilotis et complètement rempli de lest, le long de la face est de ce quai. Cet ouvrage de protection mesure 79 pieds de longueur, 6 pieds de largeur et 4 pieds de hauteur.

BASS RIVER

On a reconstruit le vieux quai sur chevalets en pilotis en recépant le sommet sur une hauteur de 3 pieds, puis on a reconstruit le sommet sur toute l'étendue du quai. Une nouvelle pile de protection en encaissement a été construite à l'extrémité nord et des défenses neuves ont été placées le long de la face du quai. On a posé des portes neuves à l'entrepôt public et on y a fait d'autres réparations.

BAYPORT

Le ministère a acheté le quai de cet endroit, qui mesure 205 pieds de longueur, 15 pieds de largeur et a une hauteur de 11 pieds à son extrémité extérieure. On a fait des réparations considérables à la première pile et les trois piles extérieures ont été reconstruites. La première pile en encaissement a 50 pieds de longueur. Le reste du quai consiste en cinq piles dont quatre mesurent 22 pieds de longueur et une 26 pieds de longueur; toutes les piles ont 15 pieds de largeur et elles sont reliées les unes aux autres par des travées de 10 pieds de longueur.

BAY ST. LAWRENCE

On a construit, en bois indigène, un prolongement de 51 pieds de longueur, 30 pieds de largeur et ayant une hauteur moyenne de 15½ pieds, au brise-lames de l'est.

BLACK POINT

Les travaux faits comportaient la construction, en ouvrage d'encaissement en bois indigène, de 75 pieds de la partie extérieure du brise-lames et le lambrissage de cette nouvelle construction, sur le côté du large. Une section en encaissement mesurant 34 pieds de longueur, 7 pieds de hauteur et 18 pieds de largeur a été construite sur le rivage, tard dans la saison, et est prête à être lancée.

BLACK POINT (COMTÉ DE SHELBURNE)

La partie du quai qui est faite de pilotis a été reconstruite et on a renouvelé les pièces de bois de l'ouvrage en encaissement, les solives, les madriers, deux grues et l'échelle.

BURLINGTON (CENTRE)

Il s'agissait ici d'enfoncer une palée de pilotis sur les deux côtés des travées, de renouveler 7,500 pieds, mesure de planche, des madriers de trois pouces du pavé, et de construire une pile en encaissement triangulaire à l'angle intérieur de l'aile.

BURLINGTON (EN BAS)

On a construit un prolongement de 80 pieds par 16 pieds et d'une hauteur moyenne de 14 pieds, au quai public.

CANADA CREEK

Une partie du brise-lames a été démolie et partiellement emportée, à partir d'un point situé à 170 pieds du rivage jusqu'à 50 pieds plus au large, sur une largeur de 25 à 30 pieds, par les tempêtes de l'hiver 1924-1925. Le vieil ouvrage qui restait dans cette partie endommagée a été complètement rasé et enlevé, et on l'a reconstruit en ouvrage d'encaissement rempli de pierre de lest. La nouvelle construction a 15 pieds de hauteur sur le côté ouest et 23 pieds de hauteur sur le côté est. On a lambrissé la face ouest avec des billes aplaties sur deux côtés. Une autre partie du brise-lames, sur le côté est et contiguë par sa face sud au nouvel ouvrage déjà mentionné, mesurant 22 pieds de hauteur, 12 pieds de largeur et 40 pieds de longueur, a été démantelée et remplacée par un ouvrage en encaissement rempli de pierre. On a posé de nouvelles solives et un pavé neuf sur le reste de cette section de 40 pieds. On a aussi mis un nouveau remplissage en pierre de lest, de 3 pieds d'épaisseur, en moyenne, au sommet de l'extrémité du large du vieil ouvrage, sur une superficie de 100 pieds par 30 pieds. Une longueur de 30 pieds, au sud de cette section, a été recouverte avec des solives neuves et un nouveau pavé.

CHAPEL COVE

Un ouvrage de protection de 30 pieds de longueur, 6 pieds de largeur et 4 pieds de hauteur, a été construit à l'extrémité de terre du brise-lames, sur sa face du large, pour protéger le rivage près de l'extrémité de cette structure. On a placé du clayonnage et des pierres sur une longueur de 200 pieds, sur la face du large de cet ouvrage, près du rivage, à l'endroit où l'action des vagues commençait à saper le brise-lames.

CHEBOGUE, PORT

Un prolongement de 75 pieds de longueur par 15 pieds de largeur, et de 12 à 17 pieds de hauteur, a été ajouté au brise-lames. On a réparé une partie du vieil ouvrage et construit un petit ouvrage de protection à la ligne du niveau de l'eau haute, pour empêcher l'affouillement.

CHÉTICAMP, POINTE

La partie supérieure de l'ouvrage en encaissement à parements ouverts qui forme, sur une longueur de 270 pieds, la partie du large du quai-brise-lames a été renouvelée sur une hauteur de 7½ pieds. Cette partie a été démolie jusqu'au niveau de l'eau basse, ou jusqu'à la partie en bois créosoté, et on y a reconstruit un ouvrage en encaissement fait de bois indigène qu'on a rempli de lest jusqu'au

sommet des solives. On a posé un lambrissage en bois rond sur la face du large, à l'extrémité extérieure, et aussi sur une longueur de 100 pieds, près du rivage, sur la face qui donne sur le port.

CHÈVERIE

Le sommet du quai a été pavé en madriers à partir du rivage jusqu'à 300 pieds au large. Cet ouvrage a nécessité la pose de nouvelles solives et le renouvellement de quelques traversines et de quelques longrines. Des garde-roues et dix nouvelles défenses ont été mis en place.

COW BAY (PORT MORIEN)

Il s'agissait ici de renouveler 40,000 pieds cubes d'ouvrage en encaissement rempli de pierre et on a employé pour cela 20,000 pieds, mesure de planche, de solives, de pavé, etc. On a aussi fait des réparations de peu d'importance qui comportaient aussi la mise en place de 200 verges cubes de lest.

DIGBY

On a ajouté une allonge de 12 pieds au hangar à marchandises qui est sur le quai, et on a fait des réparations d'ordre général et des renouvellements au hangar, au débarcadère, aux marches et aux défenses flottantes.

EAST BERLIN

Le brise-lames en encaissement, dont 30 pieds de l'extrémité du large avaient été emportés par une tempête, a été reconstruit. On a aussi fait, à l'extrémité qui est au rivage, des réparations du peu d'importance qui comportaient la remise à neuf de certaines parties du pavé, des solives et des défenses.

ECUM SECUM (ANTIGONISH-GUYSBOROUGH)

On a construit un prolongement de 20 par 47½ pieds à l'aile du quai en encaissement. La hauteur à l'extrémité du large est de 21½ à 22½ pieds. On a démoli le vieil ouvrage jusqu'au niveau de l'eau basse et on l'a reconstruit sur une longueur de 22 pieds. On a renouvelé certaines vieilles défenses et des parties du pavé et du lambrissage. Diverses réparations ont été faites au hangar à marchandises.

FELTZEN SOUTH

Un prolongement de 60 pieds de longueur par 20 pieds de largeur et ayant une hauteur moyenne de 20 pieds a été construit au brise-lames en encaissement fait en bois indigène.

FINLAY POINT

Un contrat a été adjugé pour la construction d'un quai-brise-lames de 399 pieds de longueur. Sur 350 pieds de sa longueur, près du rivage, il aura 19 pieds de largeur, et sur 49 pieds de sa longueur, au large, il aura 37 pieds de largeur. Le quai sera une construction en encaissement, en bois indigène, et il sera lambrissé sur la face du large et sur l'extrémité extérieure. Les travaux faits durant l'année ont consisté en la construction de la pile de tête jusqu'à la cote (+ 5.0), ou niveau de l'eau haute des grandes marées ordinaires.

FISHERMAN'S HARBOUR

On a construit, sous contrat, un quai qui comprend un abord en pierre ayant 92 pieds de longueur, 16 pieds de largeur au sommet, avec un fruit de 1 dans 1 sur chaque côté; un ouvrage en encaissement composé de piles et de travées, ayant 94½ pieds de longueur; un ouvrage en pilotis ayant 61½ pieds de longueur et 16 pieds de largeur, et une aile de 20 par 24 pieds qui donne à la face une longueur de 40 pieds.

FOURCHU

On a construit, pour la protection du port, un ouvrage en clayonnage et en pièces de bois qui mesure 670 pieds de longueur par 4 pieds de largeur et qui s'élève à 4 pieds au-dessus de la grève. Il est sis sur la crête d'une grève en galets qui se trouve au sud du port, et il protège le port contre la grande mer. Cet ouvrage a été construit pour empêcher que les galets soient emportés par-dessus la crête de la grève jusque dans le port.

FREEPORT

Le quai-brise-lames actuel a été agrandi par la construction d'un prolongement de 50 pieds de longueur, 30 pieds de largeur au sommet et ayant une hauteur variant de 37 à 41 pieds.

GRAND ÉTANG

Il s'agissait, ici, de construire une palée en pilotis, sur une longueur de 230 pieds, sur les faces des jetées de l'entrée du port qui donnent sur le chenal. Les pilotis de cette palée sont enfoncés jusqu'à dix pieds, au moins, au-dessous du niveau de l'eau basse, et la palée est maintenue en position par des câbles en fil de fer assujettis aux pilotis d'ancrage qui sont enfoncés à une distance de 20 pieds en arrière de la face de l'ouvrage.

GREAT VILLAGE

Le vieux quai en encaissement a été remplacé par une structure en chevalets de pilotis de 40 pieds de largeur et 90 pieds de longueur, avec une aile de 30 par 30 pieds construite sur le côté est de l'extrémité du large qui a 24 pieds de hauteur.

GULLIVER'S COVE

On a construit, en ouvrage d'encaissement fait de bois indigène, un quai-brise-lames de 240 pieds de longueur, de 20 à 30 pieds de largeur et de 8 à 23½ pieds de hauteur; on a aussi construit un abord en pierre qui a 30 pieds de longueur et de 20 à 30 pieds de largeur.

HANTSPORT

La face du quai a été lambrissée sur une longueur de 300 pieds et on a placé 600 verges cubes de lest dans l'ouvrage.

HARBOURVILLE

Ces travaux comportaient la démolition et la reconstruction d'une section du brise-lames, sur le côté qui donne sur le port, mesurant 52 pieds de longueur, 19 pieds de largeur et 23 pieds de hauteur. On a mis en place dix nouvelles défenses de 23 à 27 pieds de longueur et on a réparé le lambrissage sur la face qui donne sur le large.

HORTON LANDING

Tout le sommet du quai en encaissement fait de bois indigène, y compris les solives, le pavé, les poteaux d'amarrage et les garde-roues, a été renouvelé et la partie du large a été exhaussée de 2 pieds.

HUNT'S POINT

On a reconstruit le quai qui est en dedans du brise-lames et réparé l'abord. La longueur totale du quai et de l'abord est de 193 pieds. Le quai comprend quatre piles ayant chacune 20 pieds de longueur et une pile-débarcadère, à l'extrémité du large, de 40 pieds de longueur; ces piles sont reliées les unes aux autres par quatre travées ayant chacune 15 pieds de longueur. La pile de tête a 20 pieds de largeur et 12 pieds de hauteur à son extrémité extérieure.

INDIAN HARBOUR

Un prolongement de 25 par 40 pieds, construit en pilotis, a été ajouté au quai.

JERSEY COVE

On a entrepris la construction d'un quai en encaissement et en pilotis sur un emplacement situé à l'extrémité ouest de la grève, près de l'entrée du port, à un mille environ de l'emplacement du vieux quai. Ces travaux comprenaient la construction d'une pile en encaissement de 96 pieds de longueur, 20 pieds de largeur et d'une hauteur moyenne de 5 pieds, près du rivage. On s'est aussi procuré les matériaux nécessaires pour achever l'ouvrage.

JOGGINS

Une partie endommagée du brise-lames, de 100 pieds de longueur et d'une hauteur moyenne de 25 pieds, a été démolie et reconstruite. On a aussi fait diverses réparations au pavé et placé des défenses neuves sur la face intérieure du brise-lames.

KRAUT POINT

On a reconstruit l'angle extérieur du quai qui avait été démoli par les glaces. On a fait de petites réparations aux pilotis, aux chapeaux des pilotis, aux solives, aux madriers et aux garde-roues, et on a renouvelé certaines parties de ces choses.

LA HAVE (TRAVERSÉE)

Les deux vieux quais que le ministère a pris sous contrôle ont été réparés. Chacun a été prolongé de 75 pieds, par un ouvrage continu en encaissement.

On a aussi nivelé la cale à partir de la chaussée publique jusqu'au niveau de l'eau basse. Le quai du nord a maintenant une longueur totale de 132 pieds. Il se compose d'un abord en pierre de 37 pieds de longueur par 24 pieds de largeur et d'un ouvrage continu en encaissement de 24 pieds de largeur sur une longueur de 20 pieds et dont les derniers 75 pieds ont 20 pieds de largeur. Sa hauteur, à l'extrémité du large, est de 16½ pieds. Le quai du sud a une longueur totale de 136 pieds. Il se compose d'un abord en pierre de 43 pieds de longueur, ayant de 20 à 36 pieds de largeur, et d'un ouvrage continu en encaissement de 93 pieds de longueur et de 16 pieds de largeur au sommet. L'extrémité du large a 16½ pieds de hauteur. Une plate-forme-débarcadère et des marches ont été construites à l'extrémité qui est près du rivage.

L'ARDOISE

On a réparé le côté du large du mur en béton du brise-lames. On a remplacé des gros cailloux et du béton dans le talus de la partie extérieure en béton. Ces réparations ont été rendues nécessaires par les dommages faits par les glaces et les vagues à la partie en béton du quai.

LARRY'S RIVER

On a construit un nouveau brise-lames et un nouvel ouvrage de protection à environ 600 pieds du vieux brise-lames. Ce nouvel ouvrage se compose d'une pile en encaissement de 40 pieds de longueur, 20 pieds de largeur et 13½ pieds de hauteur, et d'un ouvrage en pierres perdues de 132 pieds de longueur, ayant une hauteur moyenne de 10 pieds et une largeur de 35 pieds à la base. Il comprend aussi un ouvrage de protection en encaissement de 140 pieds de longueur, 6 pieds de largeur et 6 pieds de hauteur, avec un prolongement en pierre de 35 pieds de longueur, 4 pieds de largeur et 5 pieds de hauteur, construit le long de l'extrémité sud de l'île.

LITTLE ANSE

Un talus fait de gros cailloux et s'élevant à environ la mi-hauteur de la marée a été construit le long de la face du large du brise-lames, sur une longueur de 250 pieds en allant de l'extrémité extérieure vers le rivage.

LITTLE JUDIQUE PONDS

Un contrat a été adjugé pour la construction d'un quai-brise-lames en encaissement fait de bois indigène, complètement lesté, avec lambrissage en bois dur sur la face du large et sur l'extrémité extérieure. Ce quai-brise-lames aura 360 pieds de longueur et 20 pieds de largeur. Il y aura 4½ pieds d'eau à mer basse, à l'extrémité du large. Au cours de l'année, on a achevé 180 pieds de cet ouvrage, près du rivage.

LOWER KINGSBURG

On a construit un prolongement ayant 80 pieds de longueur, 15 pieds de largeur et 10 pieds de hauteur à l'extrémité extérieure, au brise-lames, et on a fait des réparations de peu d'importance au plan incliné et au hangar.

LOWER SANDY POINT

Un contrat fut adjugé pour la construction d'un brise-lames de 370 pieds de longueur, et de 20 pieds de largeur au sommet. L'ouvrage se composera d'un abord en pierre de 170 pieds de longueur et d'un ouvrage en encaissement en bois indigène, complètement rempli de lest, de 200 pieds de longueur. L'abord en pierre et gravier, qui contient 1,705 verges cubes de matériaux a été construit, et on a aussi construit 50 pieds de l'ouvrage en encaissement qu'on a mis en état de sûreté pour l'hiver.

MABOU BRIDGE

La structure en pilotis du vieux quai a été démolie et remplacée. On a construit un hangar à marchandises de 15¼ par 35½ pieds, et renouvelé l'abord. Le quai a maintenant 135 pieds de longueur par 45 pieds de largeur et consiste en ouvrage en pilotis et en ouvrage en encaissement. L'abord qui a 55 pieds de largeur à son point de départ, est un ouvrage en encaissement rempli de pierre et de branchages qui se prolonge jusqu'à 35 pieds du bord de la chaussée publique. Sur le côté du large, une partie de cet ouvrage en encaissement est construite en pilotis sur une largeur de 11 pieds. La partie du quai qui donne sur le large, près de la partie en ouvrage d'encaissement, est construite en pilotis et a 80½ pieds de longueur par 45 pieds de largeur. Tout le bois employé est du bois indigène.

MAIN-À-DIEU

On a adjugé un contrat pour la construction d'un quai en encaissement et en pilotis. L'extrémité qui est près du rivage et qui consiste en un talus en pierre perdue avec remplissage en argile, ayant 50 pieds de longueur et 20 pieds de largeur au sommet, ainsi qu'une pile en encaissement de 32 pieds de longueur, 20 pieds de largeur et d'une épaisseur moyenne de 7½ pieds, ont été complétées. Les matériaux requis pour achever l'ouvrage ont été achetés et reçus.

MARGAREE HARBOUR

Des réparations ont été faites aux jetées de protection en encaissement de l'est et de l'ouest, ainsi qu'à l'ouvrage de protection du rivage. L'ouvrage de protection du rivage a été prolongé de 300 pieds à l'est de la jetée de l'est.

MEAT COVE

On a construit un prolongement de 30 pieds de longueur, 16 pieds de largeur au sommet, et d'une hauteur moyenne de 13 pieds, au brise-lames. Cet ouvrage a été construit en bois indigène et il y a 5 pieds d'eau à l'extrémité du large, à l'eau basse des grandes marées ordinaires.

METEGHAN RIVER

Un ouvrage en encaissement rempli de pierre, mesurant 470 pieds de longueur, 8 pieds de largeur à la base, 6 pieds de largeur au sommet, et 6 pieds de hauteur, a été construit pour la protection du rivage.

MILL CREEK

Une partie de l'extrémité riveraine du quai en bois indigène rempli de pierre a été démolie et reconstruite sur une longueur de 110 pieds, une largeur de 10 à 12 pieds et une hauteur de 15 pieds. On a renouvelé les solives et le pavé de l'autre partie du quai.

NORTH INGONISH (MCLEOD'S)

Le brise-lames de McLeod's Cove qui avait été partiellement détruit pendant une tempête, en 1918, a été réparé sous contrat. Cet ouvrage a 511 pieds de longueur sur le côté qui donne sur le rivage. Ses différentes largeurs, au sommet, sont de 17½ pieds sur une longueur de 124 pieds, 20 pieds sur une longueur de 160½ pieds, 22 pieds sur une longueur de 146½ pieds et 25 pieds sur une longueur de 80 pieds. C'est une construction en encaissement à parements clos, avec une base en bois créosoté, qui a 19½ pieds de hauteur à son extrémité du large. La partie du large qui mesure 256 pieds de longueur sur le côté qui donne sur le rivage, et 271½ pieds de longueur sur le côté qui donne sur le large, a été reconstruite sur une profondeur de 9 à 12 pieds, sur la substructure originale.

NORTH SYDNEY

Quai.—On a construit un nouveau quai, en bois indigène, sur le côté ouest du terrain du ballast. Il part du rivage et va à 123 pieds au large, de là, il tourne vers l'est, et se continue sur une distance de 99 pieds puis il revient vers le rivage sur une distance de 105 pieds; sa largeur varie de 8 à 16½ pieds. Le long de la face, l'eau a 16 pieds de profondeur à l'eau basse des grandes marées ordinaires.

Brise-lames.—Un prolongement en encaissement, fait en bois indigène et ayant 40 pieds de longueur par 19 pieds de largeur au sommet, a été ajouté au brise-lames.

NORTH WEST ARM

Un quai a été construit pour accommoder les habitants de Jollimore qui est un village sis sur la rive sud du bras. C'est une construction en pilotis de 40 pieds de longueur, 20 pieds de largeur, d'une hauteur moyenne de 5 pieds, avec un abord de 45 par 20 pieds.

PARKER'S COVE

Une pile de renfort a été construite sur le côté du large, ou côté est, du brise-lames de l'est, dans un angle près de l'extrémité extérieure. Cette pile mesure 70 pieds de longueur sur sa face extérieure, de 10 à 26 pieds de largeur, et de 28 à 30 pieds de hauteur. On a renouvelé les traversines, les solives et le pavé dans une section de 40 pieds de longueur par 20 pieds de largeur, à l'extrémité du large du brise-lames, et sur une longueur de 50 pieds par une largeur de 16 pieds, à l'extrémité de terre. On a aussi renouvelé deux défenses sur la face qui donne sur le port, ainsi qu'un poteau d'amarrage et 36 pieds du couronnement de 10 par 10 pouces.

PARK'S CREEK (COMTÉ DE LUNENBURG)

Il s'agissait ici de construire un quai et de niveler l'abord du débarcadère de la traversée. Le quai a 134 pieds de longueur et 20 pieds de largeur. Il se compose d'un abord en pierre de 49 pieds de longueur, et d'une pile continue en encaissement, de 85 pieds de longueur, remplie de lest et pavée avec des madriers de 2 pouces. Cet ouvrage a 15 pieds de hauteur à l'extrémité du large.

PARRSBORO

Quai.—On a adjugé un contrat pour la construction d'un nouveau quai en encaissement. Ces travaux comportaient la construction d'un abord en pierre de 97 pieds de longueur, qui est achevé en partie, et d'un ouvrage en encaissement massif de 480 pieds de longueur et variant en hauteur de 5 pieds à 23½ pieds. L'abord, et le quai sur une longueur de 211 pieds, près de terre, ont 20 pieds de largeur; sur une longueur de 192 pieds à partir de là, le quai a 24 pieds de largeur, et le reste mesure 30 pieds de largeur.

Protection du rivage.—Des réparations et des remises à neuf ont été faites à l'extrémité ouest de l'ouvrage de protection du rivage dont une partie, 285 pieds en longueur environ, avait été sérieusement endommagée et était pourrie. On a fait un léger changement dans l'alignement. L'ouvrage nouvellement construit a 151 pieds de longueur, 8 pieds de largeur au sommet, et une hauteur moyenne de 7 pieds.

PICKNEY'S POINT

On a ajouté au brise-lames actuel un prolongement de 131 pieds de longueur, 21 pieds de largeur et de 17 à 19 pieds de hauteur, avec une aile de 51 pieds de longueur, 21 pieds de largeur et 18 pieds de hauteur. Un talus de 10 pieds de largeur et 4 pieds de hauteur, fait de grosses pierres, a été placé le long du côté du large et de l'extrémité.

POIRIERVILLE

Le quai a été complètement pavé à neuf. Cet ouvrage comprend les garde-corps, les madriers, les solives, et un certain nombre de pièces de l'ouvrage en encaissement, au sommet, et de défenses. L'entrepôt a été réparé et peinturé.

PORTAPIQUE

On a construit un quai qui consiste en un abord rempli de terre, de 30 pieds de longueur et 20 pieds de largeur, en une section en encaissement de 20 par 20 pieds, en un abord en chevalets de pilotis, de 60 par 20 pieds, et en une tête de quai en chevalets de pilotis qui mesure 70 pieds de longueur, sur sa face extérieure, et 30 pieds de largeur. Cet ouvrage a 24 pieds de hauteur à l'extrémité du large.

PORT DUFFERIN (EST)

Des pilotis ont été enfoncés à joints clos sur les faces du quai, et on a déplacé le hangar pour le mettre sur des pilotis.

PORT GEORGE

Les réparations faites au quai-brise-lames de l'ouest consistaient à renouveler le pavé et les solives, sur une longueur de 200 pieds et une largeur de 30 pieds, et à mettre 200 tonnes de pierre de lest dans le quai. On a aussi renouvelé six défenses, 7,000 pieds, mesure de planche, du lambrissage, et 100 pieds linéaires du garde-roues en pièces de 10 par 10 pouces.

PORT GREVILLE

En vertu du contrat, on a mis en place 100,850 pieds cubes d'ouvrage en encaissement. Le brise-lames a maintenant une longueur totale de 353.3 pieds, sur le côté du rivage, une hauteur de 30.7 pieds, à l'extrémité du large, et sa largeur, au sommet, varie de 17.3 à 18.2 pieds. On a fait placer les défenses, le lambrissage, le pavé, etc., à la journée.

PORT HAWKESBURY

On a réparé l'entrepôt et l'ouvrage en encaissement de l'aile du quai, sur le côté de l'aile qui est à l'abri. On a remplacé les défenses sur l'extrémité extérieure et on a enfoncé les pilotis de parement en place, sur le côté nord. Des défenses brisées ont été remplacées, à l'extrémité de terre, et des réparations d'ordre général ont été faites au pavé.

PORTUGUESE COVE

On a construit un brise-lames, en bois indigène, rempli de pierre, mesurant 135 pieds de longueur par 30 pieds de largeur, avec un pavé qui se trouve à 4 pieds au-dessus de l'eau haute des grandes marées ordinaires. Sur toute la longueur de la face du large, il y a un brise-glace en bois indigène, rempli de pierre, qui a 11 pieds de largeur et qui s'élève à 4 pieds au-dessus du pavé. En moyenne, le pavé est à 21 pieds au-dessus du fond, et, à l'extrémité extérieure, il est à 24 pieds au-dessus du fond. L'ouvrage est lambrissé du haut en bas, sur la face du large et sur le bout, avec du lambrissage en épinette sciée de 6 pouces, boulonné avec des boulons à pointe perdue de $\frac{3}{4}$ de pouce à toutes les deux pièces de parement et pièces de bois du brise-glace. L'ouvrage complet contient 90,966 pieds cubes et a été construit sous contrat.

PUGWASH

Le quai comprend un abord en pierre de 20 pieds de longueur par 21 pieds de largeur et un ouvrage en encaissement massif de 240 pieds de longueur par 21 pieds de largeur ayant une aile de forme irrégulière qui donne une face de 41 pieds de longueur. Il s'agissait de renouveler le sommet du quai, y compris les traversines, les longrines, les solives, le pavé, le garde-roues, les défenses, et autres parties, et ces travaux furent faits.

RIVER BOURGEOIS

On a construit, en bois indigène, un quai en encaissement de 40 par 40 pieds. Il s'avance dans l'embouchure de la rivière Bourgeois, jusqu'à 40 pieds au large de la propriété connue sous le nom de "vieux quai Bissett", et il y a 15 pieds d'eau, à mer basse, à son extrémité du large. La partie formée par le vieux quai Bissett qui a été acheté cette année, a 158 pieds de longueur et va jusqu'à la chaussée publique. Le quai communique avec la chaussée par un chemin latéral incliné, construit cette année. Sur le vieux quai, il y a un entrepôt de 42 par 28 pieds qui appartient au ministère. On a réparé la face du vieux quai qui se trouve contiguë au nouvel ouvrage, et on a convenablement nivelé le vieux quai.

SALMON RIVER

Le mur de soutènement de la rivière a été démoli et reconstruit en ouvrage d'encaissement rempli de pierre, sur une longueur de 207 pieds, une largeur de 10 à 15 pieds, et une hauteur de 18 pieds.

SAULNIERVILLE

Un prolongement en encaissement, fait de bois indigène, mesurant 60 pieds de longueur par 36 pieds de largeur, a été ajouté au brise-lames. Cet ouvrage a été donné à l'entreprise.

SEAL HARBOUR

On a construit un brise-lames sur le côté est d'une petite île qui se trouve à l'entrée de l'anse. Cet ouvrage se compose d'un talus en pierre de 60 pieds de longueur, 8 pieds de largeur au sommet, et 9 pieds de hauteur à l'extrémité extérieure, et d'une pile en encaissement de 50 pieds de longueur, 10 pieds de largeur au sommet, et 11 pieds de hauteur à l'extrémité du large.

SHEET HARBOUR (RIVIÈRE OUEST)

Afin d'encourager la *Albany Perforated Wrapper Pulp and Power Company* à établir leur usine à cet endroit et à procurer ainsi du travail à un plus grand nombre de personnes, le Gouvernement a contribué $7,500.00 à la construction d'un prolongement au quai de la compagnie, ce qui a réduit le coût du dragage requis. Les travaux ont été faits sous contrat, pour la compagnie, et sous la surveillance et la direction du ministère. Ces travaux comportaient la construction d'une structure de 240 pieds de longueur et de 40 pieds de largeur, faite de piles en encaissement remplies de pierre, et de travées, et en la construction d'une structure en pilotis en forme de "V", de 100 pieds de longueur, et de 20 pieds de largeur dans sa partie la plus large.

SHELBURNE

On a réparé le sommet du quai qui avait été détruit par l'incendie. On a aussi renouvelé des chapeaux de pilotis, des solives, le garde-roues et le pavé. Des réparations de peu d'importance ont été faites au hangar.

SHORT BEACH

Deux jetées en encaissement ont été construites à l'entrée du lac Allan, pour la protection du chenal. Celle du côté nord a 200 pieds de longueur, 15 pieds de largeur et 14 pieds de hauteur, et celle du côté sud a 100 pieds de longueur, 10 pieds de largeur et 10 pieds de hauteur. On a enlevé 5,133 verges cubes de gravier dans le chenal et dans le bassin des bateaux.

SONORA

Le sommet du quai a été réparé sur une longueur de 100 pieds, à l'extrémité de terre, et on a exhaussé cette partie d'environ 1 pied. On a construit une nouvelle pile en encaissement sur le côté intérieur de l'aile et un hangar à marchandises de 30½ pieds par 15.4 pieds.

SOUTH LAKE

On a construit, sur le côté sud de l'entrée du lac, une jetée de direction en encaissement, avec murs en aile. La jetée de direction proprement dite a 200 pieds de longueur, 8 pieds de largeur au sommet et 8 pieds de hauteur. Elle est construite au niveau de l'eau basse des grandes marées ordinaires, et la face qui donne sur le chenal est protégée par des pilotis enfoncés à joints clos jusqu'à 8 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse. Les murs en aile, qui sont construits sur un clayonnage de fascines, ont 126 pieds et 85 pieds de longueur, respectivement, et 6 pieds de largeur. Leurs hauteurs varient de 8 pieds, à la jetée, à 3 pieds, au rivage. On a fait du dragage avec des racloirs, pour diriger le chenal entre les jetées.

SPRY BAY (LESLIE'S)

Le quai pour lequel des matériaux avaient été achetés l'an dernier a été reconstruit. C'est une construction en pilotis de 191 pieds de longueur par 25 pieds de largeur, avec une aile de 75 par 30 pieds.

SURETTE, ÎLE

On a construit un quai fait de piles et de travées, avec un abord en pierre, le tout ayant 113 pieds de longueur et 20 pieds de largeur, et on a construit une aile de 10 par 11 pieds qui donne à la face du large une longueur de 31 pieds et une hauteur de 15 pieds. Une chaussée de 713 pieds de longueur a été faite et pavée en gravier sur une largeur de 8 pieds; cette couche de gravier a 6 pouces d'épaisseur. On a aussi construit 733 pieds de clôture.

TERRANCE BAY

Les deux piles de l'extrémité extérieure du quai ont été démolies jusqu'au niveau de l'eau basse et on a construit, le long de chaque côté et de la tête du quai, un ouvrage en encaissement de 10 pieds de largeur et de 60 pieds de longueur sur chaque côté, entourant le quai. Toute la structure a été reconstruite jusqu'à une hauteur de 3 pieds au-dessus du niveau de l'eau haute.

TONEY, RIVIÈRE

On a construit un prolongement de 100 pieds de longueur, en ouvrage en encaissement lambrissé, d'une seule pièce, à chacune des deux jetées du chenal. Chaque prolongement a 20 pieds de largeur et 10 pieds de hauteur. De plus, des réparations ont été faites aux solives et au pavé de la vieille partie de la jetée de l'ouest. Les jetées de l'est et de l'ouest ont maintenant 496 et 438 pieds de longueur, respectivement.

TROY POND

Il s'agissait ici de construire deux piles en encaissement parallèles, en bois indigène, et placées à 30 pieds l'une de l'autre. La structure du nord mesure 231 pieds de longueur par 10 pieds de largeur, et celle du sud mesure 170 pieds de longueur par 10 pieds de largeur. On a creusé un canal dans la grève, au moyen de racloirs tirés par des chevaux, et on a enlevé environ 3,000 verges cubes de gravier. Il y a maintenant 1 pied d'eau, à mer basse, entre les jetées. La face du large de chaque jetée a un fruit de 1 dans 4.

WESTERN HEAD

Des réparations considérables ont été faites au brise-lames en ciment et en pierre. Au cours de ces réparations, on a exhaussé de 7 pieds les trente derniers pieds de la partie extérieure et renforcé le côté du large en construisant un mur en béton de 150 pieds de longueur et de 6 à 8 pieds de largeur. On a construit un pavé en béton de 150 pieds de longueur sur l'extrémité extérieure du brise-lames.

WEST HEAD

On a reconstruit l'extrémité extérieure du quai en encaissement, sur une longueur de 40 pieds et une hauteur de 8 pieds, ainsi que le mur de protection, sur le côté du large, sur une longueur de 75 pieds.

WEST LA HAVE

Un quai consistant en un abord en pierre de 60 pieds de longueur par 15 pieds de largeur au sommet, et en une structure faite de trois piles de 20 par 15 pieds chacune, avec une travée de 10 pieds entre chaque pile, a été construit. La longueur totale de l'ouvrage est de 150 pieds et il a 15 pieds de hauteur à l'extrémité du large.

WHITEWATERS

On a renouvelé tout le sommet du quai en y posant un pavé, des solives et un garde-roues. Deux parties du mur de soutènement en encaissement ont été reconstruites à l'extrémité de terre.

WINDSOR

Un prolongement en encaissement de 200 pieds de longueur et de 115 pieds de largeur a été ajouté au quai.

WOLFVILLE

On a construit un quai en pilotis de bois indigène, qui mesure 85 pieds de longueur et 31 pieds de largeur, avec une aile de 48 par 25 pieds qui donne à la face une longueur de 81 pieds. On a aussi construit un hangar à marchandises de 13 par 25 pieds.

GÉNÉRALITÉS

On a fait des réparations aux ouvrages suivants:—

Amherst Point, quai et chaussée; Amiro's Hill, quai; Annapolis-Royal, quai; Arcadia, plate-forme-débarcadère; Arichat, quai; Baddeck, quai et abord; Barrington Cove (Sydney Mines), quai; Barrington Passage, quai; Bear Cove, brise-lames; Beaver Harbour, quai; Belliveau Cove, brise-lames; Broad Cove Marsh, quai-brise-lames et mouillage; Burke's Head, quai; Caribou Island, brise-lames; Carr's Brook, quai-brise-lames; Chester, canal, murs et pont; Chipman's Brook, quai-brise-lames; Church Point, portes d'écluse et brise-lames; Comeau's Hill, quai-brise-lames; Creignish, quai; Croft's Cove, quai; Delap's Cove, quai-brise-lames; D'Escousse, quai; Eagle Head, brise-lames; East Green Harbour, abord du quai; Eastern Harbour, abord du quai; Five Islands, quai; Friar's Head, refuge pour bateaux; Gabarous, brise-lames; Georgeville, refuge pour bateaux; Grand Etang, abord du pont; Grand Mira Sud, quai; Grand Narrows, quai; Granville Centre, quai; Hall's Harbour, quai; Havre-Boucher, quai; Inverness, jetées; Iona, quai; Irish Cove, quai; Isaac's Harbour, quai; Johnson's Harbour, quai et abord; Jones' Harbour, brise-lames; Kelly's Cove, quai; Litchfield, quai-brise-lames; Little Brook, quai-brise-lames; Little Harbour, quai; Little Narrows (nord), quai; Little Narrows (sud), entrepôt du quai; Livingstone Cove, quai; Louis Head, protection du rivage et brise-lames; Lower Prospect, quai; Margaree Island, quai; Margaretville, brise-lames du

nord; Meteghan, brise-lames; Minudie, quai; Mosher's Bay, brise-lames; Muise's Point, quai; McKay's Point, brise-lames; Necum Teuch, quai; Neil's Harbour, quai-brise-lames; Newellton, quai; New Harbour, brise-lames; New Harris, abord du quai; Noël, quai; North Belleville, quai; North East Harbour, quai; North River, entrepôt du quai; Nyanza, quai; Ogilvie's, quai-brise-lames; Osborne, brise-lames; Petite-Rivière, brise-lames; Pleasant Bay, quai; Pleasant Bay (Lowland Cove), cale de halage; Plymouth, quai; Port Hood, quai; Port Lorne, quai-brise-lames; Port Maitland, quai-brise-lames de l'ouest; Port-Royal, quai; Saint-Joseph-du-Moine, quai-brise-lames; Seaforth, brise-lames; Shaw's Beach, protection du rivage; Sheet Harbour (rivière de l'est), quai; Short Beach, quai-brise-lames; Sluice Point, quai; Smith's Cove (Port Hood Island), protection du rivage; Soldier's Cove, quai; South East Cove (Tancook), brise-lames; Spencer's Island, quai; Summerville, quai; Tangier, quai; Trout Cove, brise-lames; Turner's Island, quai; Tusket, quai; Upper Port Latour, quai; Wallace, quai; Wallace Bridge, quai; Walton, brise-lames; West Advocate, brise-lames; West Bay, quai; West Chezzetcook, quai; West Dover, quai; Westport, quai; Whycocomagh, quai; Yarmouth, batture, brise-lames; Young's Cove, quai-brise-lames.

ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD

BRAE HARBOUR

Toutes les pièces de parement de 12 par 12 pouces de la pile extérieure du brise-lames ont été renouvelées, sur une hauteur de 8 pieds, et de nouvelles traversines et longrines ont été placées dans l'ouvrage, à 10 pieds d'axe en axe. L'intérieur a été rempli de pierre. Cette pile a maintenant 83½ pieds de longueur par 24 pieds de largeur; le sommet est pavé avec des madriers posés sur des solives, et les côtés et les bouts sont protégés par des pilotis-défenses enfoncés à 5 pieds d'axe en axe. Les pièces de parement, les pilotis et les pièces de garde de l'abord qui a 575 pieds de longueur par 20 pieds de largeur, ont aussi été réparés, et toute la surface a été nivelée avec du gravier pour former une chaussée.

CHINA POINT

La tête de ce quai a été élargie par la construction d'une petite allonge sur le côté ouest ou côté du rivage. Cette nouvelle pile a une largeur de 25 pieds et une longueur de 50 pieds, mesures prises au sommet. La partie inférieure est construite avec des rondins posés à joints clos, sur une hauteur de 7 pieds, environ, et la superstructure est faite de pièces de bois carré et est remplie de lest. La face du côté de terre a un fruit de 1 dans 1; elle est lambrissée avec des madriers de 3 pouces; la face nord est protégée par des pilotis-défenses enfoncés à 5 pieds d'axe en axe. Le petit hangar à marchandises a été placé dans un endroit plus commode, en face de la cale de halage, après quoi on l'a réparé et on y a appliqué deux couches de peinture. La chaussée, sur l'abord qui a 387 pieds de longueur, a été nivelée avec de la pierre et du gravier.

HIGGIN'S SHORE

Les pièces de parement, les traversines, le garde-roues et les pilotis-défenses ont été renouvelés et réparés aux endroits requis sur l'abord du quai, qui mesure 448 pieds de longueur par 22 pieds de largeur. La chaussée a été nivelée avec du gravier. Toutes les pièces de bois pourries dans la travée contiguë à l'abord et dans la pile intérieure de 40 par 40 pieds ont été enlevées et remplacées par des matériaux neufs, et le sommet a été recouvert avec des madriers de 3 pouces.

KIER'S SHORE

On a placé un rang de pièces de bois de 12 par 12 pouces sur chaque côté de l'abord du quai, sur une longueur de 908 pieds. La chaussée sur l'abord a été nivelée avec du gravier, et le sommet de la pile de 81 par 16 pieds a été renouvelé sur le côté nord de la tête du quai.

NEW LONDON, PORT

L'ancien brise-lames de l'est ayant été détruit par un ouragan, en 1923, on a, cette année, adjugé un contrat pour la construction d'un nouveau brise-lames à cet endroit. Jusqu'à date, on a enfoncé les pilotis de fondation dans les 436 premiers pieds, posé les traverses et les moises, et enfoncé la palée en pilotis sur chaque côté, sur une longueur de 168 pieds. L'extrémité de terre de cet ouvrage, 80 pieds en longueur, a été excavée à la profondeur requise puis remplie de branchages et de pierre.

NINE MILE CREEK

Les travaux de réparation et d'amélioration faits au quai ont consisté à enlever la petite pile de 16 par 20 pieds qui s'était déplacée à l'extrémité sud de la tête du quai, et à reconstruire, du niveau de l'eau basse en montant, la pile extérieure qui a maintenant 36 pieds de longueur sur la face du large. Les pièces de parement et le garde-roues, sur l'abord de 302 pieds de longueur, ont été renouvelés où c'était nécessaire, et la chaussée de l'abord a été nivelée avec du gravier. La pile extérieure a une fondation sur rondins et une superstructure en bois carré de 3 pieds de hauteur, remplie de lest, et le sommet est fait de solives recouvertes de madriers de 3 pouces.

POWNAL BAY

On a enlevé et reconstruit les deux petites piles avec travées intermédiaires qui sont contiguës à la tête du quai. Cette partie de l'ouvrage a une longueur de 80 pieds et une largeur de 19 pieds. Le nouvel ouvrage est construit sur une fondation massive en rondins, jusqu'à 4 pieds du sommet, et sur cette fondation on a placé une superstructure en pièces de bois de 12 par 12 pouces, remplie de lest et nivelé au sommet avec du gravier, pour former une chaussée. On a ensuite enfoncé des pilotis-défenses, à 5 pieds d'axe en axe, sur chaque côté. Sur l'abord qui a 663 pieds de longueur, on a placé des poutres de travée de 6 par 12 pouces sur l'arc extérieur; on a pavé le sommet avec des madriers de 3 pouces et nivelé le reste avec du gravier.

RUSTICO, PORT

La partie extérieure de l'ouvrage de protection du rivage, située juste en dedans de l'entrée du port, a été reconstruite et agrandie. Cet ouvrage, qui a maintenant 120 pieds de longueur, a été reconstruit en enfonçant d'abord, à 8 pieds d'axe en axe, deux rangs de pilotis créosotés; les pilotis se trouvent à 16 pieds les uns des autres dans chaque rang. On a ensuite placé des moises de 12 par 12 pouces sur la face qui donne sur le chenal. Les pilotis ont été joints ensemble avec des traverses de sommet de 10 par 12 pouces, et des pièces de bois de 6 par 12 pouces, placées entre les pilotis, toute la surface au sommet étant recouverte avec des madriers de 3 pouces. Une palée en pilotis a été enfoncée le long de la face qui donne sur le chenal et de l'extrémité extérieure, puis continuée en dedans, sur la face nord ou de terre, sur une longueur de 35 pieds. On a construit un abord en branchages et en pierre, du côté de terre, le long du reste de l'ouvrage.

ST. PETER'S BAY

La partie du milieu du brise-lames a été reconstruite sur une longueur de 104 pieds et une largeur moyenne de 20 à 24 pieds, les vides dans le lest ont été comblés et tout le sommet a été pavé avec des madriers de 3 pouces.

SOURIS

Il s'agissait ici d'enlever et de remplacer par des matériaux neufs une grande quantité du pavé de 4 pouces et des solives de 10 par 12 pouces, sur la partie du milieu du brise-lames de 525 pieds de longueur par 60 pieds de largeur. Les pièces de parement de cette partie, sur la face qui donne sur le port, et le lambrissage de 10 par 10 pouces, sur la face inclinée ou face du large, ont été renouvelés. L'extrémité de terre du brise-lames a été reconstruite sur sa pleine hauteur de 6 pieds et une longueur de 80 pieds. On a mis dans l'ouvrage de nouvelles pièces de parement de 12 par 12 pouces, de nouvelles traversines et longrines, et on a rempli l'intérieur avec de la pierre de lest. On a posé des solives de pavé de 6 par 12 pouces au sommet et on les a recouvertes avec des madriers de 4 pouces.

SUMMERSIDE

Quai du chemin de fer. — On a fait des réparations et des améliorations additionnelles à la section centrale du quai, en enlevant les 110 pieds extérieurs du vieux hangar-abri et en remettant le reste de la bâtisse, qui mesure 156 pieds de longueur, en bon état pour servir de hangar à marchandises. Comme tous les pilotis se trouvant dans la partie du quai d'où on a enlevé le hangar se trouvaient dans un état dangereux, par suite de l'action des tarets et de la dégradation, on a enfoncé des pilotis créosotés pour les remplacer. Les nouveaux pilotis, qui sont enfoncés à environ 8 pieds d'axe en axe, ont des chapeaux de 12 par 12 pouces, des solives de pavé de 6 par 12 pouces, et la surface du sommet est recouverte de madriers de pruche de 3 pouces, sur toute sa longueur et sur une largeur de 40 pieds. On a continué ces réparations vers le large, sur une longueur de 43 pieds au delà de l'endroit où une partie du hangar avait été enlevée.

Brise-lames.—Le lambrissage en madriers de 4 pouces des faces inclinées de la pile de tête a été enlevé et remplacé par des pièces de bois dur de 10 par 10 pouces.

TIGNISH, PORT

L'ouvrage comportait la reconstruction du brise-lames du sud, immédiatement en dedans de la pile du large, sur une longueur de 100 pieds et une profondeur de 8 pieds. Les murs furent construits avec des pièces de bois de 12 par 12 pouces; de nouvelles traversines et longrines, ainsi qu'une nouvelle plateforme à lest furent mises dans l'ouvrage, et l'intérieur fut rempli de pierre de lest. On plaça ensuite des solives de pavé de 9 par 10 pouces et un pavé en madriers de pruche de 3 pouces sur toute la partie reconstruite. Des travaux de réparation et de renouvellement d'ordre général furent faits aux pièces de parement, au pavé et aux solives sur les 100 pieds adjacents du brise-lames.

GÉNÉRALITÉS

On a fait des réparations aux ouvrages suivants: —

Bay View, quai; Brudenell, quai; French River, abord du quai; Georgetown, quai du chemin de fer; Haggerty's, quai; Lennox Island, quai; Miminegash, port, brise-lames; North Cardigan, quai; Pinette, quai; Port Hill, quai; Red Point, quai; Southport, quai; South Rustico, quai; Sturgeon, quai; West Point, quai.

NOUVEAU-BRUNSWICK

BEAVER HARBOUR

La palée de pilotis de la face extérieure de la tête du quai, commencée l'an dernier, a été continuée sur les deux côtés. Les vieux pilotis-défenses ont d'abord été enlevés et deux rangs de moises ont été boulonnés aux vieux pilotis de support du quai. Vis-à-vis chaque chevalet de pilotis, les nouveaux pilotis montent jusqu'au sommet du couronnement et servent de défenses; ils se continuent le long de la face intérieure de la tête du quai et sur chaque côté de l'abord. Les palées de pilotis enfoncées entre les pilotis-défenses, le long de la face extérieure et des faces latérales de la tête du quai, s'élèvent à peu près jusqu'à la mi-hauteur de la marée. On s'est servi partout de pilotis créosotés; il y en a 162. On a posé un nouveau couronnement sur les rebords de l'abord et de la tête du quai. Sur une largeur de 8 pieds, sur l'abord, et sur une surface de 20 par 60 pieds, sur la tête du quai, on a posé des madriers de 3 et de 2 pouces par-dessus le vieux pavé. On a placé une nouvelle solive dans la seconde travée de l'abord, et mis en place deux nouveaux poteaux d'amarrage.

BLACK'S HARBOUR

Le talus en pierre et la pile intérieure en encaissement du quai, de 16 par 16 pieds, ont été achevés, et deux piles en encaissement de 16 par 20 pieds et trois piles en encaissement de 16 par 16 pieds ont été reconstruites. Le talus et la première pile sont pavés en gravier et le reste est pavé avec des madriers de 3 pouces. Les dépressions qui s'étaient formées dans la tête du quai ont été comblées avec de la pierre et la surface du tout a été finie avec une couche de gravier de 6 pouces d'épaisseur. On a élargi et redressé la chaussée qui mène au quai, en faisant sauter à la mine une pointe de roc, sur un côté, et en construisant sur l'autre un mur de soutènement de 91 pieds de longueur.

BURN'S

Le vieux quai en eau basse a été converti en une tructure à gradins pour permettre d'aborder quand l'eau est haute. On a construit, sur une fondation en pilotis, le long du côté d'amont, un mur en béton de 154 pieds de longueur, avec quatre défenses en béton. Le sommet de ce mur s'élève de l'ancien niveau de la tête du quai jusqu'à 12 pieds au-dessus du niveau de l'eau basse, à l'extrémité de terre. On a prolongé le côté de 70.4 pieds vers le rivage, par un mur en pierres perdues. L'intérieur a été rempli et nivelé avec de la terre et du gravier qui sont retenus en place sur le côté d'aval par un mur en béton de 51.8 pieds de longueur et un mur en pierres perdues de 114.4 pieds de longueur. Le poteau d'angle en béton, à l'angle extérieur d'amont du quai, a été exhaussé de 3 pieds pour servir quand l'eau est haute.

BURNT CHURCH

Le pavé en madriers de la tête du quai qui était pourri a été enlevé et remplacé par du remplissage en pierre et une surface en béton armée de 6 pouces d'épaisseur, sauf sur l'une des trois cales-débarcadères où on a renouvelé le pavé avec des madriers de 3 pouces. A différents endroits, le long des faces, le lambrissage qui avait été emporté par la mer a été renouvelé et on a posé un nouveau couronnement sur toute la structure. Quatre nouveaux poteaux d'amarrage ont été mis en place.

CAMPBELLTON

Quai en eau profonde. — On a renouvelé environ trente-sept défenses et 121 pieds linéaires de pièces de parement; on a employé 150 verges cubes d'escarbilles pour couvrir une superficie d'environ 300 pieds par 20 pieds, sur l'abord, et aussi de petites superficies sur le quai. La grande porte de l'entrepôt a été réparée, et environ la moitié des pièces de couronnement du quai ont été enduites de carbolineum.

Quai du marché. — Un poteau d'amarrage fait d'une barre d'acier encastrée dans un bloc en béton de 5 par 5 pieds a été placé à l'angle extérieur d'amont. On a épandu 172 verges cubes d'escarbilles sur la surface, pour la niveler. On a renouvelé trois défenses et 91 pieds linéaires de pièces de couronnement et on a réparé l'échelle et l'appareil de levage.

Débarcadère de la traversée. — On a posé environ 600 pieds, mesure de planche, de nouveaux madriers de 4 pouces. De nouvelles traversines ont été mises en place entre les solives, à l'extrémité inférieure du plan incliné, et deux plaques d'acier de 4 par 4 pieds par un quart de pouce ont été placées autour de l'angle inférieur de la cale.

CAPE BALD

Les travaux consistaient à refaire, avec un canon à ciment, les faces originales du brise-lames. L'ouvrage comprenait une longueur de 26 pieds sur la face extérieure de la tête du quai, une longueur de 320 pieds à partir de l'angle extérieur, le long de la face extérieure de l'abord, et 20 pieds sur la face intérieure. On a démoli les blocs de couverture en béton qui étaient endommagés, entre les caissons en béton et la pile de tête, et l'espace qui a environ 6 pieds de largeur a été rempli de béton de masse sur une longueur totale de 54 pieds. On a reconstruit, le long de la face extérieure de l'abord, une section du brise-lames, de 52 pieds de longueur, qui avait été détruite par une tempête, en 1923.

COLE'S POINT

Le vieux couronnement pourri du quai entier, le pavé, les solives et un certain nombre de traversines, dans la section de 30 pieds de l'abord, et dans la tête entière du quai, ont été enlevés et remplacés par des traversines neuves en bois rond, des solives en bois de 6 par 10 pouces, un pavé en madriers de 3 pouces et des pièces de couronnement de 8 par 8 pouces. On a construit de nouvelles marches à l'angle formé par la tête du quai et l'abord. Deux échelles ont été placées sur la tête du quai et le couronnement et le sommet des défenses ont été enduits de carbolineum.

DALHOUSIE

Quai en eau profonde. — Le pavé et les solives des parties qui n'avaient pas déjà été réparées ont été enlevés et ont servi de remplissage, avec environ 1,400 verges cubes d'écorce et d'autres déchets de moulin. Une superficie de 12,000 pieds carrés a ainsi été remplie d'une manière compacte, et on a épandu une couche de gravier sur cette superficie et sur celle qui avait été remplie au cours des années précédentes. Toutes les défenses ébranlées du quai ont été boulonnées à neuf; des plaques de fer ont été posées aux angles d'amont du quai, et une section de 20 pieds de longueur, sur la face extérieure, a été lambrissée avec des billes rondes sciées en deux sur la longueur.

Quai de la traversée.—On a enduit de carbolineum le pavé des deux travées, le couronnement et le sommet du lambrissage et des défenses, et on a fait des réparations de peu d'importance au pavé en terre.

DIPPER HARBOUR

Trente vieux pilotis et onze vieilles défenses ont été enlevés du quai-brise-lames, sur une longueur de 48 pieds à partir de la partie réparée l'an dernier en allant vers le rivage. On a lambrissé la partie découverte avec trente et un pilotis carrés en sapin Douglas de la Colombie-Britannique, de 12 à 16 pouces de largeur et de 50 à 55 pieds de longueur. On a enfoncé dix pilotis en épinette autour de l'angle nord-est, pour remplacer le vieux lambrissage et les vieilles défenses qui avaient été emportés par de grosses tempêtes et par les glaces. Le vieux pavé et les vieilles solives pourris ont été enlevés dans une section de 159 pieds de longueur, et remplacés par des madriers de 3 pouces et des solives de 6 par 10 pouces. Dans cette section, on a remplacé le couronnement le long de la face intérieure par des pièces de couronnement neuves de 10 par 10 pouces, et on a refait le sommet de trente-neuf défenses en posant des pièces de 5 à 7 pieds de longueur, en bois de la même espèce. L'abord du rivage a été couvert en gravier sur une longueur de 176 pieds. On a construit une nouvelle cale-débarcadère flottante qui consiste en un ponton de 30 pieds de longueur, 15 pieds de largeur et de 2 pieds de profondeur, avec une passerelle de 42 pieds de longueur et de 3 pieds 6 pouces de largeur.

LOWER NEWCASTLE

On a renouvelé les pièces de parement supérieures, plusieurs solives et le pavé de la tête du quai et de la travée de 16 pieds. On a construit des murs à la travée la plus près de terre, avec les meilleures pièces des vieilles solives et du vieux bois rond, puis on a rempli cette construction de pierre. Une superficie de 1,600 pieds carrés, partant de l'extrémité extérieure de la pile de 20½ pieds et se dirigeant vers terre, a été recouverte de gravier.

MCALPINE'S

En 1924, le ministère a pris possession du quai qui avait appartenu jusqu'alors au gouvernement provincial. C'est une structure ayant un abord en pierre et en terre de 60 pieds de longueur par 45 pieds de l'argeur et une pile de tête de 56.5 par 23 pieds, avec faces en béton, sauf dans une section sur le côté d'aval où elles sont en pierres perdues. On a construit un mur en béton de 5 pieds de hauteur sur les faces extérieures du quai; ce mur a 56.5 pieds de longueur sur la face du large, 12.7 pieds de longueur sur la face d'aval, et 16.5 pieds de longueur sur la face d'amont où il a un fruit de 1 dans 1 et forme un brise-glace. On a aussi construit, à chaque angle, une pile de protection contre la glace, de 4 pieds de hauteur et de 2 par 2 pieds au sommet, une cale-débarcadère en béton, de 10 par 10 pieds, dans la face du large, et des marches en béton dans la face d'aval. On a fait un pavé en béton de 30 pieds de longueur, le long de la face du large; ce pavé s'étend de 10 pieds vers l'arrière et couvre aussi la cale-débarcadère. Un mur en pierres perdues de 17.7 pieds de longueur et de 5 pieds de hauteur a été construit le long de la face d'aval qui est contiguë au mur en béton. On a placé un remplissage en pierre recouvert de gravier en arrière des murs de parement, et on a refait le toit, posé des bardeaux et peinturé l'entrepôt qui est sur le quai.

MCDONALD'S POINT

On a enfoncé trois rangs de pilotis en dehors de la face extérieure du quai. Dans le rang extérieur, les pilotis sont enfoncés à joints clos, à 16 pieds de l'ancienne face du quai, ce qui donne 10 pieds d'eau dans le mouillage, au lieu des 7 pieds qu'il y avait anciennement. Le rang de pilotis à joints clos a été continué autour de chaque côté des angles actuels. Les pilotis des rangs intérieurs sont espacés de 4 et 6 pieds, d'axe en axe. On a enfoncé 134 pilotis, en tout.

Les pilotis ont été renforcés sur le devant et liés aux rangs intérieurs au moyen de bandes en fer de 2 pouces par un quart de pouce. La superficie bornée par les pilotis enfoncés à joints clos a été remplie de pierre.

MILL'S POINT

On a posé, sur le vieux pavé, un pavé en madriers de 3 pouces, sur une longueur de 132 pieds et une largeur variant de 7 à 10 pieds, et on a recloué plusieurs vieux madriers. Cet ouvrage a été fait à la journée. Les travaux suivants ont été faits sous contrat: on a construit des ouvrages en encaissement pour combler les travées 1, 2, 3, 4, 5 et 6, et on a placé 131 verges cubes de pierres dans ces ouvrages en encaissement et dans les piles adjacentes. On a recépé le vieux lambrissage des piles, au niveau de la face inférieure des solives, sur une longueur de 1,142 pieds, pour permettre de renouveler les solives, et on a commencé la construction d'une pile en encaissement pour agrandir la tête du quai.

OROMOCTO

Des réparations considérables ont été faites au quai en eau basse. Sur le côté d'amont de la tête du quai, on a enlevé le vieux lambrissage et on a construit un plan incliné de 1 pied d'épaisseur et de 52.4 pieds de longueur, pour briser la glace. Sur une longueur de 34 pieds, sur la face du large, et sur le côté d'amont de la tête du quai, on a recépé le vieil ouvrage en encaissement jusqu'au niveau de l'eau basse et on l'a remplacé par des murs en béton; on a aussi construit une défense en béton à chaque angle extérieur. Deux cales-débarcadères en béton ont été construites dans la face du large, et des marches ont été faites sur le côté d'aval. On a remplacé le vieux pavé en madriers de 3 pouces par un pavé en béton de 6 pouces d'épaisseur, sur une superficie d'environ 32 par 70 pieds, et, le long de l'abord, sur une largeur de 10 pieds et une longueur de 180 pieds. Tout le béton a été armé avec des barres d'acier d'un demi-pouce. Le reste de l'abord a été pavé avec de la pierre et on a construit des murs en pierres perdues le long des côtés.

POINTE-DU-CHÊNE

Quai du ballast.—On a enfoncé 15 pilotis créosotés sur la face du large du quai, à environ 100 pieds de l'angle nord-est. Les pièces de parement derrière les pilotis ont été renouvelées, et on a fait du remblayage en pierre et en gravier sur une longueur de 28 pieds par une épaisseur de 2 pieds.

Brise-lames du large.—De nouvelles solives et un pavé neuf ont été posés sur l'extrémité nord-est, sur une étendue de 47 par 16 pieds. On a recloué le vieux pavé en madriers, sur une longueur de 120 pieds, et on a posé des madriers neufs où c'était nécessaire. Un mur en béton de 5 pieds de hauteur et 160 pieds de longueur a été construit le long de la face du large de l'extrémité est. Les vieilles pièces de bois ont été boulonnées à nouveau et le sommet du lambrissage actuel, en dehors du mur en béton, a été recépé.

ST. GEORGE

On a complété la pose des madriers de 2 pouces sur le vieux pavé du quai. On a posé vingt-cinq défenses neuves sur la face et sur le côté est, et on a mis en place une nouvelle pièce de couronnement de 8 par 8 pouces sur l'extrémité du large. Une nouvelle cale-débarcadère flottante qui consiste en un ponton de 30 pieds de longueur, 15 pieds de largeur et 24 pouces d'épaisseur, et en une passerelle de 42 pieds de longueur par 4 pieds de largeur, a été construite et placée sur le côté ouest du quai. Le ponton est maintenu en place par trois pilotis de direction dont le sommet est relié au couronnement du quai.

SAINT-JEAN (PORT)

Courtenay, baie.—Le creusage d'un chenal allant du chenal principal du port au bassin de la baie Courtenay s'est poursuivi de mai à octobre, mais on n'a pas fait de creusage pendant les mois d'hiver ni pendant les grandes crues du printemps. Tout le chenal se trouve maintenant creusé, à l'exception d'une langue à l'extrémité du large. On a eu de grandes difficultés à faire ce creusage, car les déblais à enlever étaient de très gros cailloux cimentés dans le tuf et l'argile. La quantité totale de déblais enlevés durant la saison a été de 130,824 verges cubes.

Creusage et remplissage sur l'emplacement de la première section du terminus océanique.—Un arrêté en conseil a été passé pour autoriser le dragage de l'emplacement du môle projeté, cet emplacement ayant été choisi pour la première section du terminus océanique. On a complété les travaux autorisés qui consistaient à enlever 844,599 verges cubes d'argile et d'alluvions, et à employer 425,913 verges cubes de ces déblais pour faire du remplissage. On a employé deux dragues pour ces travaux; la drague *Tornado* a été utilisée pour les travaux de remplissage et la drague *Leconfield* pour le creusage dont les déblais étaient déposés dans la mer. Afin de retenir en place les déblais qui servaient au remplissage, les entrepreneurs ont dû construire, à leur frais, un mur de soutènement en pierre. Ce mur en pierre qui avait 10 pieds de largeur au sommet, avec un fruit de 1 dans 1 sur chaque côté, a tassé considérablement et s'est affaissé de plus de 10 pieds à deux endroits différents. On a eu beaucoup de difficultés, au cours des travaux, à retenir les déblais de remplissage parce que ces déblais étaient de l'argile et que le mur en pierre destiné à les retenir était construit sur une fondation en argile.

On a dû prolonger deux égouts à travers la partie ainsi comblée. Le déplacement du mur et du remplissage a rendu la construction de ces égouts très difficile; l'un d'eux a été en partie détruit et il sera reconstruit dès que le remplissage sera devenu suffisamment compact.

SAINT-JEAN-OUEST

Transbordeur du grain.—Dès la clôture de la saison hivernale du port, en avril, les entrepreneurs ont pu installer la machinerie nécessaire du transbordeur et la courroie en caoutchouc, dans l'élévateur du chemin de fer Pacifique-Canadien, et la galerie existante entre l'élévateur et le bassin n° 15. Comme des tuyaux de décharge d'un type nouveau avaient été installés, on a éprouvé de grandes difficultés et subi des retards, au début de la mise en opération du système de transbordeurs. On a maintenant surmonté ces difficultés et le système entier fonctionne d'une manière satisfaisante.

Etable pour les bestiaux.—On a adjugé un contrat pour l'agrandissement de l'étable pour les bestiaux. Quoique l'ouvrage ne soit pas achevé, l'étable a été rendue utilisable pour loger les bestiaux lorsque les expéditeurs en ont besoin. Pour compléter le contrat, il reste à poser le plancher en béton, à peinturer l'extérieur du bâtiment et à achever le bureau et les salles de repos pour les expéditeurs de bestiaux.

Entrepôt à l'épreuve de la gelée—Bassin nº 14.—On a adjugé un contrat pour la construction d'une allonge à cet entrepôt, qui sert à l'expédition des pommes de terre. Cette allonge donne un espace d'entreposage additionnel pouvant contenir 10,000 barils de pommes de terre, soit 7,896 pieds carrés. L'entrepôt a été continuellement utilisé durant toute la saison hivernale d'expédition.

Ouvrage en béton exposé à la mer.—Durant l'année, on a continué à réparer les murs en béton du quai nº 15 que la mer et les variations climatériques

extrêmes avaient détériorés. Grâce à l'expérience acquise les années précédentes dans l'usage du canon à ciment, on a obtenu des résultats très satisfaisants et le coût d'achat de l'appareil a été amplement justifié.

Ile Partridge, quais.—L'abord qui relie la pile de l'est à l'île a été renouvelé sur une longueur de 45 pieds et une largeur de 14 pieds. Ceci comportait la construction de nouveaux chevalets, de nouvelles solives et d'un pavé neuf. On a aussi fait des réparations au débarcadère à bas niveau. Les liens, les poteaux verticaux et le pavé endommagés ont aussi été renouvelés et on a refait, avec du treillis en fil de fer, la surface des marches qui conduisent du débarcadère à l'île.

Ile Partridge, service de l'eau.—La conduite d'eau principale qui se raccorde au tuyau sous-marin en bronze flexible s'est fissurée à l'endroit où elle passe sous la station de désinfection, sur le quai de la quarantaine; cette fissure est peut-être due au tassement du bâtiment. Ce tuyau a été remplacé par un tuyau en bronze flexible de 4 pouces qu'on a posé dans un autre endroit. La conduite principale, sur l'île, qui alimente la résidence du médecin et l'hôpital, a été remplacée, sur une longueur de 100 pieds, par un tuyau galvanisé de $2\frac{1}{2}$ pouces. On a aussi posé des vannes d'arrêt neuves, avec raccord, à l'une des résidences de l'île.

Entretien.—Les quais et leur outillage ont été maintenus dans leur bon état habituel. On a fait les réparations nécessaires aux défenses verticales et aux défenses flottantes, et on a construit cinq défenses faites de jeunes cèdres et de jeunes épinettes, durant l'année. L'expérience a prouvé que ces défenses étaient plus efficaces, moins coûteuses à construire et duraient plus longtemps que les défenses flottantes massives en sapin de la Colombie-Britannique, qui sont remplacées, à mesure qu'elles s'usent, par les défenses décrites ci-dessus.

SHÉDIAC

Un contrat a été adjugé pour les réparations à faire au quai. On a enlevé le couronnement qui recouvre les solives de la pile du rivage, sur une longueur de 211 pieds par une largeur de 20 pieds, et on a rempli l'intérieur avec de la pierre de lest, sur une épaisseur de 2 pieds; toute la superficie a été recouverte avec des rebuts de carrière. On a livré à pieds d'œuvre 464 verges cubes de pierre pour les travaux de la prochaine saison. Avant l'adjudication du contrat, on a fait des réparations temporaires au pavé, à la journée.

SHIPPIGAN, GOULET DE

On a enfoncé vingt pilotis à 10 pieds d'axe en axe, dans une section du brise-lames de l'ouest mesurant 133 pieds de longueur, et un rang de pilotis, à 5 pieds d'axe en axe, sur le côté extérieur. On a posé deux moises le long du rang extérieur et on a relié les deux rangs aux solives se prolongeant d'un côté à l'autre du brise-lames. Une palée en pilotis a été enfoncée en dehors des moises. On a posé un pavé neuf sur une partie de cette section. On a enfoncé sept pilotis à l'extrémité du large du brise-lames et posé deux bandes en fer de 1 pouce par 6 pouces par 16 pieds sur chaque angle extérieur. Sur la face intérieure, on a enfoncé des pilotis principaux, posé deux moises et enfoncé une palée en pilotis sur une longueur de 28.3 pieds. Cent cinquante-six des pilotis employés étaient créosotés.

STONEHAVEN

Les deux angles extérieurs de la pile d'extrémité de la tête du quai ont été réparés en posant du lambrissage créosoté de 10 pouces autour des angles, sur une longueur totale d'environ 20 pieds. Une plaque de fer de 4 par 7 pieds et d'un demi-pouce d'épaisseur a été posée à chaque angle et assujettie aux poteaux

verticaux qui sont à l'intérieur, au moyen de boulons à vis. Quatre bandes en fer de 4 pouces par 10 pieds et d'un demi-pouce d'épaisseur ont été posées autour de l'angle nord-est de la tête du quai. On a réparé le lambrissage sur la face du brise-lames et de la jetée qui donne sur le port en posant 111 madriers créosotés de 3 pouces. Cinq nouvelles défenses ont été posées sur le brise-lames. On a mis cinquante-six verges cubes de grosses pierres sur le talus en pierres perdues qui est sur le côté du large de la jetée, et soixante-six verges cubes de pierre pour protéger l'extrémité de terre de la chaussée qui conduit au brise-lames.

UPPER JEMSEG

On a construit un parement en béton de 5 pieds de hauteur le long du devant de la partie à bas niveau du quai, avec une cale-débarcadère en béton, de 18 pieds de largeur et pavée en béton, à l'extrémité extérieure. Comme la partie à haut niveau se trouvait dans un très mauvais état, le quai à bas niveau a été exhaussé en pente à l'extrémité intérieure du côté d'amont, afin de permettre l'accostage pendant la crue des eaux. Sur ce côté, on a construit un mur qui s'élève de 7 à 13 pieds au-dessus du niveau de l'eau basse; ce mur qui a deux défenses en béton et des marches-débarcadères en béton est construit en béton sur une longueur de 122½ pieds et se continue en pierres perdues sur une longueur de 38½ pieds. Tout le béton a été armé avec des barres d'acier d'un demi-pouce. L'intérieur a été nivelé avec de la pierre et de la terre jusqu'à 8 pouces du sommet des murs latéraux. La chaussée qui conduit au quai a été exhaussée d'environ 2 pieds, sur une longueur de 240 pieds, avec du remplissage en terre; on a construit un talus en pierres perdues sur chaque côté ainsi qu'une clôture de 280 pieds sur chaque côté.

YOUNG'S COVE

Les vieilles faces en encaissement du quai à bas niveau ont été recépées près du niveau de l'eau basse et remplacées par un mur en béton dont le sommet est à 6.4 pieds au-dessus de l'eau basse, à l'avant, et s'élève graduellement jusqu'à 13.6 pieds au-dessus de l'eau basse, à l'extrémité de terre. On a construit un mur de soutènement en béton, de 93.7 pieds de longueur, sur le côté d'aval, à l'endroit d'où le vieux quai en eau profonde a été enlevé. On a prolongé ce mur vers le rivage et sur le côté d'amont, sur une longueur de 84 pieds, par un ouvrage en pierres perdues. Une cale-débarcadère en béton a été construite dans la face de devant et des marches en béton ont été faites sur le côté. On a posé, sur le devant, un pavé en béton de 6 pouces d'épaisseur et de 20 pieds de largeur. En arrière de ce pavé, le quai a été nivelé avec de la pierre et de la terre, jusqu'à environ 8 pouces du sommet du mur. On a aussi construit un petit hangar à marchandises.

GÉNÉRALITÉS

On a fait des réparations aux ouvrages suivants:—

Back Bay, quai; Baie-du-Vin, quai; Berker's, quai; Bathurst, quai; Belliveau, quai et chaussée; Brown's Flats, quai; Burton, abord du quai; Burton Court House, quai; Cambridge, quai; Caraquet, quai; Chatham, quai des douanes; Chipman, quai; Chocolate Cove, quai; Cocagne, quai; Cocagne Cape, quai; Dorchester, quai; Douglas Harbour, quai; Douglastown, quai; Earle's Landing, quai; Evandale, quai; Fairhaven, quai; Fox, quai; Gautreau, quai; Gerow's, quai; Grand Harbour, quai; Grandigue, quai; Hampstead, quai; Humphrey's, quai; Inkerman, quai; Kennebecasis, débarcadère de la traversée; Lamèque, quai; Loggieville, quai; Long Point, quai; Lower Caraquet, quai; McAllister, quai; Neguac, quai; Newcastle, quai; North Head, quai-brise-lames; Oak Point, quai; Palmer's, quai; Petit-Rocher, brise-lames; Port Elgin, quai; Rexton, quai; Richardson, quai; Richibucto Beach, brise-lames; Richibucto,

Cap de, brise-lames; Rothesay, quai; St. Andrews, quai; St. Martin's, brise-lames; St. Stephen, quai; Savoy Landing, quai; Scotchtown, quai; Scovil's, quai; Seal Cove, abord du brise-lames; Shippigan, quai; South Branch, quai; Tracadie, quai; Trynor's Cove, quai; Tynemouth Creek, brise-lames; Upper Gagetown, quai; Webster's, quai; Welchpool, quai; White Head, quai; White's Cove, quai; Wilson's Beach, quai-brise-lames; Woodward's Cove, brise-lames.

QUÉBEC

ANSE-À-GILLES

Les travées entre les piles en encaissement du quai ont été renouvelées, et deux espaces entre les piles ont été remplis avec de l'ouvrage en encaissement. Quelques défenses ont été ajoutées à la pile de tête et de légères réparations ont été faites au pavé en bois.

ANSE-SAINT-JEAN

On a réparé le quai, à la journée, comme suit: 10,000 pieds, m.p., de solives de pavé et de pièces de parement ont été renouvelés, ainsi que 6,000 pieds, m.p., de pavé de 3 pouces et 3,000 pieds, m.p., de garde-corps. Le hangar a été peinturé.

BAGOTVILLE

Un contrat a été adjugé pour l'agrandissement de l'abord du quai. Les travaux comprenaient la construction d'un mur en encaissement de 20 pieds de largeur, 310 pieds de longueur et une hauteur moyenne de 18 pieds, avec rembiayage en pierre. Des renouvellements et des réparations d'ordre général ont été faits à la journée.

BAIE-DES-SABLES

On a construit un petit quai-débarcadère consistant en un ouvrage en encaissement en pièces de bois rond à parements ouverts, lambrissé et couvert de madriers, avec remplissage en pierre. Ce quai a été construit à la journée, et a 100 pieds de longueur par 20 pieds de largeur par une hauteur moyenne de 14 pieds.

BAIE-SAINT-PAUL

Quai.—Un contrat a été adjugé pour des réparations au quai, comme suit: on a démoli 190 pieds de l'ouvrage en encaissement et une partie de l'aile en retour, rempli le fond avec de la pierre afin de faire une assise solide pour la pile en encaissement, reconstruit cette pile en faisant le remplissage et le nivellement en gravier, et posé un lit en pierre en avant de la partie réparée du quai.

Ouvrage de protection.—Un contrat a été adjugé pour la construction d'un ouvrage de protection le long des rives de la rivière du Gouffre. Les travaux comprenaient l'excavation et le remplissage nécessaires pour donner une pente de $2\frac{1}{2}$ dans 1 au rivage et pour donner aux rebords supérieurs de l'ouvrage de protection en pierre une courbe régulière. Le rivage ayant été ainsi préparé, fut couvert de 2 pieds de pierre, et les empattements ont été protégés par un talus en pierres perdues. Cet ouvrage de protection a été construit à trois endroits, sur des longueurs de 600, 560 et 630 pieds, respectivement.

BATISCAN

Une jetée en pierre et béton, de 625 pieds de longueur par 10 pieds de hauteur, a été construite sur le côté d'amont du port afin d'empêcher les chenaux et le bassin dragués de se remplir de sable.

BELŒIL STATION

Piles de direction et ouvrages de protection.—La pile de direction se prolongeant du quai du *Grand-Tronc* au quai, soit une distance de 96 pieds, a été entièrement reconstruite avec deux rangs de pilotis bien liés au moyen de deux rangs de moises posés sur toute la longueur. En amont du pont, les trois piles ont été réparées et quelques parties de l'ouvrage en encaissement ont été renouvelées. La travée de protection en bois reliant le plus grand quai à celui du *Grand-Tronc*, a été complètement reconstruite. Les travaux ont été faits à la journée.

Quai. — Le quai a été reconstruit en béton, à la journée. La structure en encaissement a été enlevée jusqu'aux pilotis et sur la largeur nécessaire, afin de permettre la construction d'un mur en béton armé ayant 3 pieds et 4 pouces à la base, 12 pouces au sommet et 10 pieds de hauteur, au-dessus du niveau de l'eau basse. Le mur en béton d'en avant a été ancré aux blocs d'ancrage en béton au moyen de tirants d'acier, et un pavé en béton, de 12 pieds de largeur par 6 pouces d'épaisseur, a été posé sur toute la longueur du quai.

BERTHIERVILLE

Le mur de soutènement intérieur des chaussées inclinées a été exhaussé jusqu'à une hauteur moyenne de 30 pieds, et il a été pourvu d'un garde-corps fait de tuyaux de 2 pouces, sur toute sa longueur. On a construit un prolongement au hangar à marchandises, de 16½ pieds par 32½ pieds, ainsi qu'un abri, au sommet des marches, se prolongeant du quai à la rue. On a aussi fait du remplissage entre la rue et le mur de soutènement. Les travaux ont été faits à la journée.

BIC

Une section de la partie extérieure du quai, de 53 pieds de longueur par 25 pieds de largeur et d'environ 2 pieds de hauteur, a été reconstruite. Quatre piles de la section intérieure du quai ont été entièrement reconstruites, ayant chacune 25 pieds de longueur, 21 pieds de largeur et de 7 à 15 pieds de hauteur. Les travées de 30 pieds reliant ces piles ont été aussi reconstruites, et elles sont faites de solives reposant aux extrémités sur des corbeaux placés sur les piles. Un nouveau pavé de 3 pouces a été posé sur une superficie de 435 pieds de longueur par 27 pieds de largeur, treize poteaux d'amarrage ont été peinturés et 988 pieds linéaires de pièces de couronnement ont été renouvelés et peinturés.

BONAVENTURE

Un prolongement au quai, ayant 198 pieds de longueur par 22 pieds de largeur, a été construit en vertu d'un contrat, dans une profondeur de 16 pieds, à l'eau basse des grandes marées. La structure est faite en encaissement avec des pièces de bois rond et des parements ouverts, et elle est couverte de madriers de 3 pouces et lambrissée avec des madriers d'épinette de 4 pouces. Des défenses de merisier jaune de 10 pouces d'équarrissage ont été placées sur chaque côté des extrémités en saillie de chaque rang de traversines, à tous les 10 pieds. Toute la structure a été remplie de pierre de lest jusqu'aux solives supportant le pavé. Des réparations ont été faites, à la journée, aux ouvrages de protection.

BROWN, ÎLE

On a construit un quai ayant une tête-débarcadère de 46 pieds par 48 pieds comprenant deux piles en encaissement à parements ouverts, de 16 pieds par 48 pieds chacun, reliées par une travée de 14 pieds. Un petit hangar à marchandises, de 16 par 24 pieds, a été construit, et la chaussée de l'abord a été faite avec de la pierre et de la terre.

CACOUNA

Un double pavé en madriers de 2 pouces a été posé sur le quai-débarcadère, sur une longueur de 600 pieds par une largeur de 30 pieds, et d'autres parties du pavé ont été réparées. Plusieurs pièces du lambrissage de 6 pouces ont aussi été renouvelées.

CAP-DE-LA-MADELEINE

L'ouvrage que l'on a fait consistait en la démolition d'une partie du brise-glace en bois du quai, en la construction d'une partie du nouveau mur en béton et en la pose d'une petite quantité de pierre de remplissage dans le quai.

CAP-DES-ROSIERS (ANSE-DES-WHALEN)

On a construit une pile de direction ayant 185 pieds de longueur, 6 pieds de largeur et 7 pieds de hauteur; c'est un ouvrage en encaissement, en bois rond et avec des parements ouverts, bien rempli de pierre.

CAP-SAINT-IGNACE

On a réparé la chaussée conduisant du chemin public au quai, renouvelé le pavé des 350 pieds intérieurs de l'abord, exécuté de légères réparations au reste du pavé, construit un bassin d'accostage le long du côté est de la tête du quai et renouvelé 12,000 pieds, m.p., de solives de pavé.

CAUGHNAWAGA

La structure en encaissement existante du quai a été démolie jusqu'à un pied au-dessous du niveau de l'eau basse, et un mur en béton de 18 pouces d'épaisseur au sommet, 4 pieds d'épaisseur à la base et 9 pieds de hauteur, a été construit. On a posé six poteaux d'amarrage, ainsi qu'un pavé en béton de 6 pouces d'épaisseur et de $36\frac{1}{2}$ pieds de largeur sur toute la longueur du quai, à l'exception d'une petite superficie devant être couverte plus tard. On a aussi construit une cale-débarcadère. Les travaux susmentionnés ont été faits par contrat. Des réparations ont été faites au quai, et les deux débarcadères de la traversée, le long de l'abord, ont été entièrement construits en béton à partir du niveau de l'eau basse. Ces travaux ont été faits à la journée.

CHÂTEAU-RICHER

La reconstruction de 105 pieds linéaires d'ouvrages en encaissement, sur le côté est du quai, a été faite sur une largeur de 12 pieds et une profondeur de 5 à 6 pieds. On a renouvelé quelques défenses et réparé la surface en macadam.

CHICOUTIMI, BASSIN DE

Le couronnement du quai flottant a été réparé et un nouveau pavé a été posé sur la cale mobile. Le quai flottant a été mis en place, au commencement de la saison de navigation, et on a construit un hangar d'abri de 50 par 25 pieds. A la fin de la saison de navigation, la cale et le quai flottant ont été mis en hivernage.

CONTRECŒUR

La chaussée reliant l'abord du quai au chemin public a été recouverte de macadam bitumineux sur une longueur de 90 pieds. Une chaussée inclinée, de 64 pieds de longueur par 15 pieds de largeur, avec une surface de mêmes matériaux, a été construite à partir de l'abord du quai jusqu'au bassin creusé en arrière de la tête du quai. Ces travaux ont été faits à la journée.

CORTÉRÉAL (SAINT-MAJORIQUE)

Une maçonnerie en pierre brute a été construite le long du côté nord-est du remblai formant l'abord du quai, soit 2,170 pieds de longueur. Elle a une hauteur moyenne de 8 pieds et est faite avec un fruit de 1½ dans 1. Des trous dans la chaussée furent remplis avec du gravier, sur toute sa longueur de 2,556 pieds. Sur une longueur de 150 pieds, on a renouvelé le lambrissage en bois de l'abord en encaissement, et des réparations générales ont été faites au garde-corps.

CROSS POINT

Un prolongement à l'aile extérieure de l'est du quai-débarcadère a été construit par contrat; il a 50 pieds de longueur, 30 pieds de largeur au sommet et 18 pieds de hauteur. C'est une structure en encaissement, en pièces de bois rond et avec des parements ouverts, remplie de pierre, couverte en madriers de 3 pouces et lambrissée sur les côtés ouest et sud avec des madriers de 6 pouces. Le sommet des pièces de couronnement se trouve à 5 pieds au-dessus du niveau présumé de l'eau haute. Le pavé de 4 pouces du débarcadère de la traversée et neuf solives de vingt pieds de longueur ont été renouvelés à la journée. Le pavé de 4 pouces, sur une superficie de 300 pieds de longueur par la largeur du quai, a aussi été renouvelé sur la partie extérieure de la cale-débarcadère.

D'AIGUILLON (SEAL ROCK)

On a construit un petit débarcadère pour les pêcheurs. C'est une structure en encaissement, en pièces de bois rond posées à joints ouverts, remplie de pierre et ayant 92 pieds de longueur, 12 pieds de largeur et 10 pieds de hauteur en moyenne. Un morceau de terrain, de 200 pieds de longueur par 20 pieds de largeur, a été acheté pour faire un chemin conduisant au rivage.

DESJARDINS

Un contrat a été adjugé pour la reconstruction du quai, à partir du niveau de l'eau basse. L'abord a été construit de la cote (365.5) à la cote (371.5), et la tête-débarcadère a été exhaussée jusqu'aux cotes (371.5 et 373.7). Avant que ces travaux fussent commencés, on a renouvelé 1,700 pieds, m.p., du pavé de 3 pouces afin de tenir le quai ouvert au trafic.

FASSETT

Les améliorations et réparations suivantes ont été faites au quai:

Débarcadère à bas niveau. — Trois piles en encaissement, de 12 par 16 pieds, complètement remplies de pierre et lambrissées avec des pièces de bois de 6 pouces d'équarrissage, ont été placées dans la face du débarcadère, entre les chevalets de pilotis. Le hangar a été réparé, la cale a été élargie jusqu'à 9 pieds, et le pavé, les défenses et les garde-roues ont été renouvelés.

Débarcadère à haut niveau. — Une pile en encaissement, de 12 par 16 pieds, complètement remplie de pierre et lambrissée avec des vieux madriers de 3 pouces, a été placée dans l'abord, et trois piles en encaissement, de 12 par 16 pieds, complètement remplies de pierre, ont été placées dans le brise-glace. La cale-débarcadère entre les paliers à bas et à haut niveau, a été renouvelée et élargie jusqu'à 9 pieds. Douze solives ont été renouvelées, ainsi qu'une partie du pavé. La chaussée de l'abord a été nivelée à partir du chemin principal jusqu'à l'abord en bois, et les hangars à marchandises, les garde-roues, les défenses et le garde-corps ont reçu deux couches de peinture.

GASCONS-OUEST (ANSE-À-LA-BARBE)

Afin de procurer un abri nécessaire aux bateaux de pêche, à l'embouchure de l'Anse-à-la-Barbe, une jetée de direction de 120 pieds de longueur par 15 pieds de largeur a été construite sur la rive ouest de l'embouchure de la rivière. Cette structure a été remplie de pierre et une partie du lambrissage a été mise en place.

GASPÉ (SANDY BEACH)

On a enlevé la voie ferrée et le pavé, au nord du hangar du quai, et rempli cet espace avec 870 verges cubes de terre et de pierre; on a extrait et charroyé 500 verges cubes de terre et de pierre, que l'on a placées dans l'abord du quai; on a réparé le pavé en madriers du hangar; on a enlevé la voie ferrée et le pavé, au sud du hangar, sur une superficie de 470 par 13 pieds, et on a rempli l'espace avec 800 verges cubes de pierre; on a mis en place huit nouveaux poteaux d'amarrage, rempli un trou dans le quai avec 130 verges cubes de pierre, remis en place la voie ferrée au nord du hangar, et renouvelé 225 traversines.

GATINEAU, RIVIÈRE

Des ouvrages de protection ont été construits le long de la rivière, sur une longueur de 450 pieds. Le chemin public a été élargi et nivelé sur une distance de 200 pieds.

GRANDE-BAIE (SAINT-ALEXIS)

On a renouvelé le pavé de 3 pouces, les solives du pavé et les traversines sur une longueur de 180 pieds linéaires du quai.

GRANDE-ENTRÉE

Une palée de palplanches a été enfoncée sur une longueur de 105 pieds, à partir de la face ouest du quai et se prolongeant vers l'ouest. L'espace entre ce quai et les quais privés se trouvant en arrière, a été comblé avec des solives et un pavé posés sur des pilotis enfoncés serré. Ces travaux forment un agrandissement du quai, de 105 pieds de longueur par une largeur moyenne de 27 pieds. Le talus de soutènement se trouvant le long de la rive extérieure a été réparé et renforcé d'une manière générale, et des réparations peu importantes ont été faites.

GRANDE-RIVIÈRE

Un mur temporaire a été construit, avec des pilotis et des madriers, dans la brèche de 100 pieds faite dans le quai par les tempêtes. La sonnette, qui avait été aussi avariée, a été pour ainsi dire reconstruite.

GRINDSTONE, Î-M.

La superstructure du quai-débarcadère a été en partie reconstruite sur une longueur de 450 pieds. La moitié des défenses et des solives ont été renouvelées, ainsi qu'une partie du pavé. Quelques traversines ont été renouvelées et 2,000 verges cubes de pierre ont été mises en place. Le long de la face sud du quai, sur une longueur de 300 pieds, un talus en grosses pierres a été commencé et 600 verges cubes de pierre ont été mises en place. Ces travaux ont été interrompus afin de protéger la partie extérieure du quai, qui avait été avariée par une tempête, sur une longueur de 100 pieds, à partir de l'extrémité du large.

GRONDINES

Les travaux sous contrat ont été complétés. Ils comprenaient la construction de deux murs en béton parallèles de 462 pieds de longueur, espacés de 22 pieds, mesure prise de l'extérieur. Sur une longueur de 235 pieds, les murs reposent sur une fondation de roc massif, et, sur une longueur de 227 pieds, sur une fondation en encaissement. Ces murs en béton ont 1½ pied de largeur au sommet, 7½ pieds de largeur à la base, 18 pieds de hauteur, pour la partie reposant sur le roc, et 15 pieds et 4 pouces de hauteur, pour celle reposant sur l'ouvrage en encaissement. Une structure en encaissement remplie de pierre a été construite; elle a 227 pieds de longueur et 24½ pieds de largeur au sommet et une hauteur moyenne de 5 pieds, avec un fruit de 1 dans 12 sur les deux côtés. L'espace entre les deux murs a été rempli de pierre, et toute la surface a été recouverte par un pied de macadam bitumineux. Le quai a été pourvu d'échelles en acier, de poteaux d'amarrage et d'organeaux, tel que requis. La pose de 630 verges carrées de macadam bitumineux sur l'abord a été achevée et 450 verges cubes de remplissage en pierre ont été placées sur les côtés de l'abord et à l'extrémité intérieure du quai. On a construit, à la journée, une clôture sur chaque côté de la chaussée conduisant au quai.

GROSSE-ÎLE

Des réparations considérables ont été faites au pavé et au lambrissage du quai. Le couronnement a été renouvelé et les soutes à charbon ont été réparées.

HAVRE-AUBERT (POINTE SHEA)

On a renouvelé 40 pieds linéaires du pavé du quai, remis en place quelques verges cubes de pierre et érigé une sonnette. On a acheté soixante pilotis d'une longueur moyenne de 27 pieds; ces pilotis ont été dressés et préparés pour être enfoncés.

HAVRE-AUX-MAISONS, I.-M.

La tête et les deux côtés du quai ont été lambrissés avec des pilotis de 35 à 40 pieds, posés à joints clos. De légères réparations ont été faites, et un entrepôt, près du quai, a été acheté et réparé afin de servir de hangar à marchandises et de salle d'attente.

HAVRE-SAINT-PIERRE (POINTE-AUX-ESQUIMAUX)

Les solives du pavé, de 12 pouces d'équarrissage, et le pavé entre la tête du quai et l'abord, ont été renouvelés. L'ouvrage en encaissement de la tête du quai a été nivelé et entouré d'un lit de pierre pour empêcher l'affouillement par les vagues et les courants.

HIGH FALLS

Le quai a été reconstruit à partir de la ligne de l'eau basse. Le nouvel ouvrage consiste en un débarcadère en encaissement, de 30 par 36 pieds, avec des paliers à bas et à haut niveau. Le palier à haut niveau est muni d'une cale de 16 pieds de longueur et 8 pieds de largeur. L'abord, qui a 26 pieds de longueur, comprend une pile en encaissement de 12 par 24 pieds et une travée de 14 pieds reliant cette dernière à la tête du quai. Toutes les piles en encaissement ont été construites de bois rond et sont remplies de pierre. Le pavé est en madriers de pruche de 3 pouces.

HONFLEUR (SAINTE-MONIQUE)

La structure en pilotis du quai a été remplacée par une pile en encaissement de 20 par 40 pieds reliée au rivage par une travée de 17 pieds de longueur. Le hangar à marchandises a été agrandi et réparé.

HULL

Une dalle en béton de 6 pouces, ayant 50 pieds de longueur et 34 pieds de largeur, a été construite sur le palier à bas niveau du quai. La rampe en deux lignes de tuyaux, le long de l'abord à bas niveau, a été remplacée par un garde-roues en béton de 12 pouces carrés et 251 pieds de longueur. De légères réparations ont été faites au hangar à marchandises, une partie de l'abord a été nivelée et le service de drainage sur le palier à haut niveau a été amélioré.

IBERVILLE

On a construit quatre faisceaux de pilotis, dont trois sont composés de cinq pilotis chacun, et l'autre de trois pilotis. Dans chaque faisceau, les pilotis sont boulonnés ensemble. Ces travaux ont été faits à la journée.

ÎLE-PERROT, SUD

Environ trois quarts du pavé en madriers de la tête du quai et une partie des solives ont été renouvelés. Des réparations considérables ont été faites au talus en pierres perdues de l'abord et du chemin. Ces travaux ont été faits à la journée.

ÎLE-VERTE

Une cale-débarcadère ayant 50 pieds de longueur, 10 pieds de largeur et de 5 à 13 pieds de hauteur a été construite le long de la face sud-est du quai. La partie de l'extrémité intérieure de l'abord en encaissement a été démolie, et l'espace entre les pièces de parement a été remplie de terre, sable et gravier sur une longueur de 80 pieds. La chaussée de l'abord conduisant au quai a été réparée sur une longueur de 530 pieds, et une couche de gravier, de 16 pieds de largeur et de 12 pouces d'épaisseur, a été épandue sur la surface. Les fossés sur les deux côtés ont été creusés davantage.

ÎLE-VERTE (RIVIÈRE VERTE)

Un nouveau quai a été construit ayant 70 pieds de longueur par 50 pieds de largeur. Il comprend un ouvrage de soutènement en pilotis, rempli en arrière avec des matelats en fascines chargés de pierre et de terre. Le tout a été couvert de gravier.

KAMOURASKA

Sur le quai d'amont, on a renouvelé l'ouvrage en encaissement de la tête sur une hauteur de 3 à 4 pieds, ainsi que le couronnement, et posé un pavé de 3 pouces. Le pavé de l'abord et le lambrissage de la tête du quai ont été réparés, Sur le quai d'aval, on a construit un prolongement de 20 pieds à la cale-débarcadère, sur sa largeur de 17 pieds, renouvelé 19,000 pieds, m.p., du couronnement et du lambrissage, et réparé le pavé de 3 pouces.

LACHINE

Le long des côtés sud et est du quai du Grand-Tronc, un mur en béton a été construit reposant en partie sur le vieil ouvrage en encaissement et se prolongeant jusqu'à 2½ pieds sur le fond du lac, avec des pilotis enfoncés à 4 pieds d'axe en axe. Le long de la face nord, sur la vieille structure en encaissement, un mur en béton a été construit, avec un débarcadère et des marches. Un mur semblable, ayant 40 pieds de longueur, a été construit de l'extrémité ouest du mur du côté nord et se prolongeant vers le rivage. Le quai a été rempli et nivelé avec de la pierre et un pavé en béton de 6 pouces a été posé sur toute la surface, y compris la partie supérieure du quai, reconstruite l'année dernière. Les travaux susmentionnés ont été faits par contrat. Avant le commencement de ces travaux, on a, à la journée, enfoncé des pilotis et enlevé le vieux pavé en bois.

L'ANSE-AU-BEAUFILS

La jetée intérieure de l'est a été reconstruite sur une longueur de 505 pieds; cet ouvrage consiste en une structure de soutènement faite de pièces de bois rond, lambrissée à l'extérieur et remplie de pierre.

LA DESCENTE-DES-FEMMES

On a renouvelé, sur le quai, 10,000 pieds, m.p., de bois d'équarrissage, 5,000 pieds, m.p., du pavé de 3 pouces, 1,000 pieds, m.p., du garde-corps et une partie du lambrissage.

LA TUQUE

Un quai en encaissement rempli de pierre, de 40 pieds de longueur, 50 pieds de largeur et 12 pieds de hauteur sur le devant, a été construit dans une profondeur de 5 pieds d'eau, à l'eau basse. L'abord en pierre a été protégé, sur les côtés d'amont et d'aval, par un talus de grosses pierres. Ces travaux ont été faits à la journée.

LES ÉBOULEMENTS

L'appareil de levage, la cale fixe et le pavé du quai ont été réparés. La superstructure de la moitié est de la tête du quai a été renouvelée et nivelée, et des réparations générales ont été faites.

LOTBINIÈRE

Les travaux exécutés en vertu d'un contrat consistèrent à démolir le vieux pavé en bois, les solives et les pièces de couronnement sur toute la surface de l'abord, soit une superficie de 401 pieds de longueur et de 20 à 30 pieds de largeur; à couper le lambrissage et à démolir le vieil ouvrage en encaissement jusqu'à 6 pieds au-dessous du sommet du couronnement du vieux quai, sur une largeur de $4\frac{1}{2}$ pieds et une longueur de 401 pieds, sur les deux côtés; à construire des murs en béton sur chaque côté de l'abord, avec un escalier en béton sur le côté est; à construire un talus en grosses pierres sur le côté ouest de l'extrémité intérieure de l'abord, et à poser du macadam bitumineux sur toute la surface. L'espace entre les murs en béton et le talus en pierres perdues a été rempli avec des grosses pierres, et toute la surface a été couverte par un pied de macadam bitumineux. Le quai a été muni de poteaux d'amarrage, d'organeaux et d'échelles en acier, tel que requis.

MAL BAY

Le côté est du quai en eau profonde a été lambrissé avec des pièces d'épinette de 8 pouces d'équarrissage, sur une étendue de 150 pieds de longueur par 16 pieds de largeur, et 300 verges cubes de pierre ont été mises dans la structure. Une partie du pavé du quai a été réparée.

MARIA CAPES

Une partie de l'ouvrage de protection, de 170 pieds de longueur, qui avait été détruite le long du chemin, a été reconstruite afin d'empêcher la complète destruction de celui-ci. C'est une structure en encaissement, en bois rond et avec des parements ouverts, remplie de pierre.

MATANE

Brise-lames de l'est.—Pour parachever, selon le contrat, le prolongement de 600 pieds au brise-lames, on a posé un double lambrissage de 3 pouces sur une partie de la pente de l'est. Ce prolongement a été avarié par les tempêtes, et des réparations considérables y ont été faites à la journée. Des traversines brisées et des poteaux verticaux ont été remplacés, là où la chose était nécessaire, et des

liens transversaux ont été posés et bonlonnés à tous les dix pieds à de saines pièces de bois de l'ouvrage. L'extrémité du large a été entièrement reconstruite et remplie de pierre, sur une longueur de 30 pieds, et elle a été lambrissée à joints clos. De nouveaux poteaux verticaux ont été placés et boulonnés à de saines traversines.

Quai de l'ouest.—Le contrat pour le prolongement de ce quai a été clos à cause d'un accident survenu à la structure au cours du mois de février 1925. Un nouveau contrat a été adjugé pour la reconstruction de la superstructure de ce prolongement et d'un élargissement de 20 pieds au quai, sur une longueur de 390 pieds. Les travaux mentionnés dans le contrat sont presque achevés, à l'exception du pavé, des défenses, des poteaux d'amarrage, des pilotis de protection et d'une partie du remplissage en pierre.

MIGUASHA

Un prolongement de 180 pieds et 3 pouces de longueur a été construit au quai. Sur une longueur de 40 pieds, à l'extrémité du large, il a une largeur de 30 pieds avec une cale-débarcadère pour les petits bateaux, sur la face sud. La partie qui reste a 20 pieds de largeur, à l'exception de l'extrémité intérieure, là où un débarcadère pour le bateau-passeur, de 51 pieds de longueur par 23 pieds et 4 pouces de largeur, a été construit sur le côté sud.

MONTMAGNY

Quai du large.—On a renouvelé 10,000 pieds, m.p., de bois d'équarrissage et 13,000 pieds, m.p., de pavé de 3 pouces et de lambrissage. Des défenses et du lambrissage en bois dur ont aussi été renouvelés. L'abord a été recouvert de gravier et de pierre, la tête du quai a été remplie de pierre et la grue a été réparée.

Quai intérieur.—Un bassin d'accostage de 100 par 20 pieds a été construit, et des réparations générales ont été faites.

NICOLET

Quai d'en haut.—On a renouvelé le pavé en bois, les solives et le lambrissage.
Quai d'en bas.—Des réparations ont été faites au hangar à marchandises et au quai.

NOTRE-DAME-DU-LAC

Une cale-débarcadère en encaissement, de 24 pieds de largeur par 65 pieds de longueur, a été construite sur le côté sud du quai.

PAPINEAUVILLE

La tête-débarcadère du quai a été reconstruite et améliorée. Le quai comprend maintenant un palier à haut niveau, de 37 par 36 pieds, avec une cale de 20 pieds de longueur par 9 pieds de largeur, et un palier à bas niveau, de 44 par 37 pieds, avec une cale de 12 pieds de longueur par 9 pieds de largeur. Le hangar a été réparé temporairement pour recevoir les marchandises expédiées au commencement de la saison.

PÉRIBONKA

Environ 180 pieds linéaires de l'abord en pilotis du quai ont été reconstruits. Le hangar à marchandises a été réparé et peinturé, et de légères réparations ont été faites au pavé de la tête du quai.

POINTE-AU-PÈRE

L'ouvrage en encaissement à joints clos, de 9 pieds de hauteur, 20 pieds de largeur et 100 pieds de longueur, a été parachevé. Au nord de cet ouvrage, le long du côté est du quai, une pile avec parement à joints clos, de 75 pieds de longueur par 15 pieds de largeur, a été aussi construite afin de parachever l'ouvrage de renfort et combler la brèche dans le quai. Un ouvrage de revêtement de 112¼ pieds de longueur a été construit et parachevé, prêt à recevoir les pilotis de protection. Les travaux susmentionnés ont été faits en vertu d'un contrat.

POINTE-GATINEAU

La superstructure du vieux quai a été démolie et les deux débarcadères d'en bas, de 20 par 16 pieds, ont été reconstruits, ainsi que le palier à haut niveau, de 24 par 16 pieds, avec une cale de 16 pieds de longueur par 8 pieds de largeur. Des talus en pierres perdues ont été construits pour protéger les abords en terre. Un mur de soutènement en encaissement, de 60 pieds de longueur par 8 pieds de largeur, a été construit sur les fondations de l'extrémité d'amont de la vieille structure, et un lambrissage de 3 pouces a été placé sur le côté du débarcadère et du mur en encaissement.

POINTE-AU-PIC (MURRAY BAY)

Des réparations considérables ont été faites à l'extrémité intérieure du quai. L'ouvrage en béton, sur une longueur de 220 pieds, a été réparé et 225 verges cubes d'ouvrage en encaissement, à l'ouest de la cale, ont été reconstruits jusqu'au niveau de l'eau basse. Un prolongement de 20 par 40 pieds a été construit au hangar à marchandises, et l'abri ouvert a été agrandi. Le toit en bardeaux sur l'aile ouest du hangar, 10,000 pieds, m.p., du pavé de 3 pouces, 19,500 pieds, m.p., des solives et des moises de 12 pouces d'équarrissage, ainsi que 7,000 pieds, m.p., des défenses en chêne de 12 pouces d'équarrissage ont été renouvelés. Des réparations ont été faites à l'appareil de levage ainsi qu'à la surface en macadam.

PORT-AU-PERSIL

Les dommages causés au côté est de l'abord du quai par une violente tempête ont été réparés; on a construit un mur en béton de 100 pieds de longueur par 6 pieds de hauteur, renouvelé une défense et réparé la surface en gravier.

PORT-AU-SAUMON

Un contrat a été adjugé pour la reconstruction d'une partie du quai. Une partie de la vieille structure en encaissement a été enlevée. On a enlevé 8,000 pieds linéaires de vieux bois et 512 verges cubes d'ouvrage en encaissement; on a dragué 135 verges cubes de déblais afin de faire des assises pour le nouvel ouvrage. On a ensuite construit 2,572 verges cubes d'ouvrage en encaissement, avec une couche de gravier d'un pied d'épaisseur. Ceci forme une structure de 304 pieds de longueur, 20 pieds de largeur, sur la partie principale, 30 pieds de largeur, sur la pile de tête, et 19½ pieds de hauteur, à l'extrémité du large.

PORT-DANIEL-EST

La superstructure de l'extrémité extérieure du quai a été reconstruite sur une longueur de 200 pieds, une largeur de 52 pieds et une hauteur moyenne de 3 pieds. Le brise-glace sur le quai a été réparé jusqu'à une hauteur de 7 pieds avec des pièces de bois carrées, et ensuite rempli de sable. Le long de la face extérieure, à l'est, 690 pilotis de lambrissage ont été enfoncés. La partie de l'extrémité du rivage a été reconstruite sur une longueur de 75 pieds et une hauteur de 5 pieds,

et renforcée au moyen de tirants de fer placés d'un côté à l'autre. Une nouvelle charpente de fondation pour le hangar et le phare a été mise en place et remplie de pierre. On a posé des madriers de 13 pouces sur le sommet des pilotis, sur le côté est, sur une longueur de 75 pieds, et placé 175 verges cubes de pierre de lest dans l'extrémité extérieure de l'ouvrage.

RIMOUSKI

Le système d'éclairage électrique sur le quai a été disposé autrement. L'intérieur du hangar à marchandises, sur l'extrémité du large, a été réparé; on a fait de nouvelles cloisons et renouvelé une partie du plancher. La face ouest du quai a été renforcée en enfonçant des pilotis de protection de 22 pieds le long des 700 pieds de la plus vieille partie du quai. Les pilotis ont été enfoncés de 7 à 9 pieds dans le fond et le sommet a été assujetti à la structure au moyen de cinq boulons en fer rond d'un pouce. Le pavé du quai a été renouvelé sur la partie ouest de la voie de garage sur la vieille partie du quai. Des réparations ont été faites aux fondations de la voie ferrée.

RIVIÈRE-DU-LOUP (ÉCLUSE ET BARRAGE)

On a posé sur le côté d'aval du barrage quatre solives de 10 pouces d'équarrissage et trente-deux pièces de lambrissage de 10 pouces d'équarrissage. Une nouvelle pièce de fonte a été posée sous la vanne inférieure du côté est des écluses, et le tirant de serrage a été fileté à nouveau. De légères réparations ont été faites au logement du gardien.

RIVIÈRE-DU-LOUP (EN BAS)

On a enlevé 13,000 pieds, m.p., de lambrissage, 8,000 pieds, m.p., de défenses, 16,000 pieds, m.p., de rampe, 5,000 pieds, m.p., de pavé de 3 pouces et trois échelles. Le hangar a été peinturé et la cale mobile a été mise en hivernage.

RIVIÈRE-OUELLE

Quai.—On a réparé la cale mobile et l'appareil de levage, et renouvelé 8,000 pieds, m.p., du lambrissage de bois dur de 6 pouces, 6,000 pieds, m.p., de solives de pavé de 10 pouces d'équarrissage et 40,000 pieds, m.p., de pavé de 3 pouces.

Mur de protection en pierre.—Un mur en pierre a été construit; il a 500 pieds de longueur, 4 pieds de largeur à la base, 2 pieds au sommet et une hauteur moyenne de 4 pieds.

ROBERVAL

Brise-lames.—On a placé 113 verges cubes de pierre dans la partie du large, et renouvelé 16,378 pieds, m.p., de lambrissage d'épinette de 3 pouces, sur le côté est.

Quai.—Pour finir les travaux mentionnés dans le contrat, on a placé 695 verges cubes de remblayage en pierre, 455 verges cubes de béton, 375 verges carrées de surface en gravier d'un pouce d'épaisseur, et fourni et posé 82 traverses de chemin de fer. Le hangar a été peinturé et le toit a été renouvelé; le pavé et le lambrissage du quai ont été réparés, ces derniers travaux ayant été faits à la journée.

SABREVOIS

Le quai ayant été sérieusement avarié par les glaces, des réparations considérables ont été faites à la pile de tête et à l'abord. Environ vingt-cinq pilotis ont été entés et la moitié des poutres, des solives et du pavé ont été renouvelés. Ces travaux ont été faits à la journée.

SAINTE-ADÉLAÏDE-DE-PABOS

Le lambrissage et plusieurs pièces de parement ont été renouvelés sur une longueur de 200 pieds, le long du côté est du quai.

SAINT-ANDRÉ

Des murs en pierre brute ont été construits par contrat sur chaque côté de l'extrémité intérieure du quai en encaissement, sur une longueur de 900 pieds. Les réparations faites à la journée consistèrent en la pose de 130 verges cubes de pierre dans le quai et le renouvellement de 12,000 pieds, m.p., de solives de pavé, 33,000 pieds, m.p., de pavé de 3 pouces, la mise en place du pavé sur deux travées, la partie inclinée devant se prolonger du quai au rivage, et de 3,000 pieds, m.p., de pièces de couronnement de 9 pouces d'équarrissage. Le couronnement, les poteaux d'amarrage et d'autres parties de l'ouvrage ont été peinturés, et des réparations ont été faites à la surface en gravier de l'abord.

SAINTE-ANNE-DE-CHICOUTIMI

Le pavé, le couronnement et le ponton flottant du quai ont été réparés, et un passage pour les chevaux, ainsi qu'un garde-corps, ont été construits.

SAINTE-ANNE-DE-LA-POCATIÈRE

Les solives du pavé et 15,000 pieds, m.p., du pavé d'épinette de 3 pouces du quai ont été renouvelés, et des réparations ont été faites au lambrissage. Le hangar et le couronnement ont été peinturés.

SAINTE-ANNE-DES-MONTS

Un nouveau lambrissage de 5 pouces a été placé sur une longueur de 230 pieds et une hauteur de 20 pieds, sur le côté extérieur ouest du quai-débarcadère. Les trois cales-débarcadères ont été réparées, quarante-deux défenses en bois dur de 10 par 12 pouces ont été renouvelées, et l'angle nord-ouest du quai a été lambrissé avec du bois dur de 5 pouces sur une longueur de 12 pieds et une hauteur de 20 pieds.

SAINT-ANTOINE-DE-TILLY

Un contrat a été adjugé pour la reconstruction de la tête de quai de 70 pieds de longueur par 60 pieds de largeur. Voici les travaux qui ont été faits:

Le pavé, les solives, les pièces de couronnement et le lambrissage de la tête existante ont été enlevés. Des excavations ont été faites pour les fondations, et des murs en béton ont été construits autour de la vieille tête du quai. Ces murs ont 240 pieds de longueur, mesure prise à l'extérieur, 18 pouces de largeur au sommet et de 7 à 10 pieds de largeur à la base, avec une hauteur de 22 à 27 pieds. L'espace entre les murs a été rempli avec des grosses pierres jusqu'à 2 pieds au-dessous du sommet. Une cale-débarcadère mobile en bois de 40 pieds de longueur par 12 pieds de largeur, et un hangar en bois, de 28 par 12 pieds, ont été construits. Des tirants, des plaques d'acier, des échelles, des poteaux d'amarrage et des organeaux ont été mis en place. Une nouvelle chaussée d'abord en gravier a été construite, à la journée, se prolongeant du chemin public jusqu'au quai.

SAINTE-CROIX

La reconstruction de certaines parties du quai, d'après le contrat, ainsi que les réparations, ont été complétées. Le vieil ouvrage en encaissement, au rivage, et le vieil ouvrage en tréteaux ont été démolis et enlevés, et un nouvel ouvrage en encaissement à parements ouverts, rempli de pierre, a été construit; il a 100 pieds de longueur, 20 pieds de largeur et de 11 pieds et 2 pouces à 15 pieds et 4

pouces de hauteur, avec un pavé en madriers de 3 pouces et six poteaux d'amarrage en fonte. Un tréteau en bois a été construit, de 150 pieds de longueur, 15 pieds de largeur et de 4 à 10 pieds de hauteur, avec un pavé en madriers de 3 pouces et un couronnement de 10 pouces d'équarrissage sur les deux côtés. Un abord en terre, de 70 pieds de longueur par 15 pieds de largeur, a été construit à partir de l'ouvrage en tréteaux jusqu'au rivage; cet abord est protégé sur les deux côtés par des talus en grosses pierres.

SAINT-DOMINIQUE-DU-LAC

Un quai en encaissement avec parements ouverts, de 50 pieds de longueur, 16 pieds de largeur et 8 pieds de hauteur à l'extrémité du large, a été construit, ainsi qu'un abord en terre de 20 pieds de longueur par 50 pieds de largeur, à l'extrémité du rivage, protégé sur chaque côté par un talus en pierres perdues. Le quai est lambrissé et couvert avec des madriers de 3 pouces. En alignement avec le côté nord du quai et se prolongeant jusqu'à 20 pieds, une pile de 16 par 16 pieds et de 8 pieds de hauteur a été construite pour l'amarrage du bac; c'est un ouvrage en encaissement à parements ouverts.

SAINTE-FAMILLE, Î.-O.

On a réparé le quai comme suit: on a renouvelé 5,500 pieds, m.p., de couronnement et de pièces de parement, et placé 460 verges cubes de remplissage en pierre. Une couche de pierre concassée et de sassures a été épandue sur le quai et des réparations ont été faites au lambrissage.

SAINT-FRANÇOIS-NORD, Î.-O.

L'ouvrage en encaissement sur les 180 pieds extérieurs du quai a été renouvelé jusqu'à une profondeur de 6 à 7 pieds et couvert avec un pavé de 3 pouces. Le couronnement, le long du côté est, quelques défenses, des poteaux d'amarrage et le lambrissage ont été renouvelés, et une partie du pavé de l'abord a été réparée. Le hangar, le nouveau couronnement et les poteaux d'amarrage ont été peinturés.

SAINT-FRANÇOIS-SUD, Î.-O

On a renouvelé 28,300 pieds, m.p., du pavé de 3 pouces du quai, ainsi que 5,000 pieds, m.p., des solives du pavé. Le couronnement et l'appareil de levage ont été peinturés.

SAINT-FULGENCE

L'extrémité intérieure du quai a été réparée avec 27,000 pieds, m.p., de bois d'équarrissage et 11,000 pieds, m.p., de lambrissage et de pavé de 3 pouces.

SAINT-GÉDÉON

La pile du quai, au rivage, qui était complètement délabrée, a été reconstruite en érigeant deux murs en béton avec remplissage en terre et en pierre.

SAINT-GRÉGOIRE (VILLAGE DE MONTMORENCY)

L'emplacement de la nouvelle partie du mur de revêtement a été excavé jusqu'au roc, et un mur en béton, de 100 pieds de longueur, de 9 à 10 pieds de hauteur et de 4 pieds de largeur à la base, a été construit et ancré à la vieille structure.

SAINT-IGNACE-DU-LAC

Un mur de protection en pierre perdue a été construit et le chenal a été déblayé. Ces travaux ont été faits à la journée.

SAINT-IRÉNÉE

Quelques pièces du couronnement du quai, le pavé et la charpente de l'appareil de levage ont été renouvelés, et un couvercle a été fait et placé sur la machinerie. Le couronnement et l'appareil de levage ont été peinturés. L'ouvrage en encaissement a été reconstruit sur une hauteur de 18 pieds, une longueur moyenne de 25 pieds et une profondeur de 10 pieds, à partir de l'angle est du quai et se prolongeant vers le rivage, et sur 15 pieds de longueur le long du côté d'en avant du quai.

SAINT-JEAN, Î.-O.

Certaines parties des défenses, du lambrissage et du pavé ont été renonvelées. Le hangar a été peinturé; le débarcadère et l'appareil de levage ont été réparés. Une étendue de macadam de 9 pieds de largeur a été remplacée par du béton, le long du côté inférieur du quai et sur une partie de la tête.

SAINT-JEAN-PORT-JOLI

Afin de réparer le quai, 300 verges cubes de pierre de lest ont été placées dans la tête. Vingt-deux défenses ont été renouvelées et 150 pieds linéaires de l'abord ont été reconstruits sur une profondeur de 4 à 7 pieds. Les deux petites piles, à l'extrémité du rivage, ont été reconstruites, et le hangar a été réparé et peinturé. Le couronnement et les poteaux d'amarrage ont aussi été peinturés.

SAINT-JEAN

Le brise-glace sur le quai d'amont a été reconstruit en béton. La vieille structure en encaissement, avec une quantité suffisante de remplissage en pierre, a été enlevée jusqu'au niveau de l'extrême eau basse, et un mur en béton a été construit tout autour. La face supérieure inclinée du brise-glace a été couverte par une dalle de béton de 12 pouces d'épaisseur. Ces travaux ont été faits à la journée.

SAINT-LAURENT, Î.-O.

Les travaux faits selon le contrat consistèrent à construire sur chaque côté du quai un mur en béton, à faire du remplissage en pierre et à poser un pavé en béton. Les travaux faits à la journée sont les suivants: quelques madriers de la cale ont été renouvelés, du gravier a été mis sur la surface du quai, certaines parties ont été peinturées et de légères réparations ont été faites.

SAINT-MARC

Le talus en pierres perdues a été réparé, et un hangar à marchandises de 20 par 24 pieds a été construit. Un trottoir en béton de 8 par 60 pieds a été construit à partir de la cale du quai jusqu'au hangar, afin de faciliter le chargement des marchandises, et une nouvelle couche de gravier a été posée sur toute l'étendue de l'abord. Ces travaux ont été faits à la journée.

SAINT-MICHEL-DE-BELLECHASSE

Le vieux pavé en bois a été enlevé sur 280 pieds linéaires du quai. Cette partie a été ensuite remplie de pierre de lest et couverte d'une couche de gravier d'un pied d'épaisseur. Un trottoir en béton a été construit le long du côté est du quai.

SAINT-OMER

Un ouvrage de protection a été construit le long du chemin afin d'empêcher l'érosion. C'est une structure en encaissement faite de pièces de bois rond posées avec parements ouverts, de 150 pieds de longueur, 6 pieds de largeur et 5 pieds de hauteur; cet ouvrage est rempli de pierre et il est sis à quelques

centaines de pieds à l'ouest du quai. Un autre ouvrage de protection, de 700 pieds de longueur par 5 pieds de hauteur, a été construit pour empêcher l'inondation, au cours des grandes marées, du chemin public près de l'embouchure de la rivière Nouvelle. Pour ces travaux, on a enfoncé des pilotis à tous les six pieds et on les a liés ensemble et lambrissés avec des madriers de cèdre de 6 pouces; tout l'ouvrage a été ensuite remblayé avec du gravier.

SAINT-OURS

Le brise-glace et le quai à haut niveau ont été presque entièrement reconstruits, et le pavé du quai à bas niveau a été réparé, ainsi que le hangar à marchandises. Ces travaux ont été faits à la journée.

SAINTE-PÉTRONILLE, Î. O.

On a construit un ouvrage en encaissement de 200 verges cubes à la tête de la cale mobile. On a aussi construit un ponton flottant en acier, excavé la pile en encaissement sur l'emplacement du ponton, placé 5,000 pieds, m.p., de pavé de 3 pouces, acheté et posé deux poulies, à engrenage de renvoi, pouvant lever 5 tonnes, et renouvelé les défenses en chêne. Ces travaux ont été faits à la journée.

SAINT-ROCH-DES-AULNAIES

On a réparé le quai, comme suit: environ 15,800 pieds, m.p., de bois et 5,000 pieds, m.p., de pavé de 3 pouces ont été renouvelés.

SAINT-SIMÉON-DE-BONAVENTURE

Un petit quai-débarcadère de 60 pieds de longueur, 12 pieds de largeur et 9 pieds de hauteur a été construit; c'est une structure en encaissement en pièces de bois rond, à parements ouverts, remplie de pierre. Un prolongement de 66 pieds de longueur, 22 pieds de largeur et 15 pieds de hauteur a été construit au brise-lames se trouvant sur l'île Petit-Bonaventure. Il est construit en pièces de bois rond posées avec parements ouverts, et l'ouvrage est rempli de pierre, lambrissé et couvert en madriers. Un prolongement de 30 pieds de longueur, 15 pieds de largeur et 12½ pieds de hauteur a été ajouté à la pile-débarcadère en avant de la grève Henry. Il est construit en pièces de bois posées à parements ouverts et est rempli de pierre. Des défenses ont été posées sur chaque côté des extrémités en saillie des traversines afin de renforcer la structure.

SAINT-SULPICE, VILLAGE

Un quai ayant une structure en pilotis enfoncés serré et remplie de pierre a été construit et ancré aux pilotis enfoncés en arrière. Il a 26 pieds et 3 pouces de longueur, 18 pieds de largeur sur le côté d'amont, 19½ pieds sur le côté d'aval, et 17 pieds de hauteur; il se trouve dans 10 pieds d'eau à l'eau basse. Du remplissage en terre a été placé derrière la tête du quai afin de relier le quai au chemin conduisant à la route publique. Ces travaux ont été faits à la journée.

SAINT-ULRIC (RIVIÈRE BLANCHE)

Des réparations générales ont été faites à l'abord, à la superstructure et au lambrissage du quai.

SAINTE-VICTOIRE

La vieille tête du quai en encaissement a été démolie jusqu'au niveau de l'eau basse et a été reconstruite. Le quai à haut niveau a été reconstruit sur une longueur de 14 pieds, et le reste a été reconstruit jusqu'au palier à bas niveau, afin d'assurer un meilleur service pendant l'été. On a posé un nouveau pavé sur

le quai à bas niveau ou la structure en pilotis, et renouvelé une partie des solives. Le talus en pierres perdues sous le hangar à marchandises a été réparé et cimenté, et une plate-forme a été construite de la cale du quai au hangar, afin de faciliter le chargement des marchandises. Les travaux ont été faits à la journée.

SEPT-ÎLES

On a réparé le quai, comme suit: 4,675 pieds carrés de pavé de 3 pouces, à l'extrémité intérieure de la structure, ont été renouvelés. Tout le couronnement a aussi été renouvelé et peinturé et un abord en béton a été construit.

SOREL

Quai à haut niveau. — Un contrat a été adjugé pour la reconstruction d'une partie du quai à haut niveau. Un mur en béton, de 278.5 pieds de longueur, 15.5 pieds de hauteur et de 2¼ pieds d'épaisseur, au sommet, et 8 pieds d'épaisseur, à la base, a été construit sur le côté d'en avant du quai. Sept blocs d'ancrage en béton ont été construits auxquels ce mur a été ancré. Un pavé en béton de 12 pouces d'épaisseur et de 12 pieds et 10 pouces de largeur a été posé le long de la partie intérieure, et deux cales-débarcadères ayant un mur en béton sur chaque côté ont été construites sur le devant du quai.

Ouvrages de protection. — Des éboulements causés par le dragage du Bassin Lanctôt ont produit de l'affouillement sous l'ouvrage en encaissement actuel, et on a dû par conséquent le reconstruire. L'ouvrage en encaissement a été démoli, de nouveaux pilotis ont été enfoncés et une pile en encaissement semblable à l'autre a été construite derrière le rang de pilotis. La nouvelle pile en encaissement a été boulonnée aux nouveaux pilotis et ancrée aux vieux pilotis, qui furent laissés en place afin d'empêcher d'autres éboulements. Deux prolongements à ces ouvrages de protection en encaissement ont été construits le long de la rive ouest du bassin. Cet ouvrage en encaissement a maintenant 691½ pieds de longueur, 7 pieds de largeur et de 5 à 6 pieds de hauteur.

TADOUSSAC (ANSE-À-L'EAU)

La cale mobile du quai a été renforcée, et le pavé de 3 pouces a été enlevé, ainsi que quelques solives. Une partie de l'abord en tréteaux de bois a été renouvelée, et une partie a été remplacée par un remblai de pierre et de terre.

TADOUSSAC (ANSE-TADOUSSAC)

L'emplacement pour le prolongement en encaissement a été creusé à la mine, et on a enlevé le roc jusqu'à la profondeur requise. Une pile en encaissement, à parements ouverts, de 40 par 40 pieds et de 17 pieds de hauteur sur la face d'en arrière et de 24 pieds de hauteur sur le devant, a été construite avec du bois rond de 11 pouces. Les côtés ont été doublés et une certaine quantité de remplissage en pierre a été placée. Ces travaux ont été faits selon un contrat. Une certaine partie de l'ouvrage en encaissement de l'abord a été réparée à la journée, et une partie du trottoir a été renouvelée. Le passage a été nivelé avec de la pierre et du gravier, et quatre défenses sur le devant de la tête du quai ont été renouvelées.

TROIS-LACS

Quatre rangs d'ouvrage en encaissement, sur une longueur de 100 pieds de l'abord du quai, et deux rangs dans la tête du quai ont été renouvelés. Cet ouvrage en encaissement a été rempli de pierre et couvert de gravier. Environ 2,000 pieds m.p., de lambrissage de 3 pouces ont été renouvelés et des réparations ont été faites à l'abord en terre.

TROIS-RIVIÈRES

Un contrat a été adjugé pour la construction d'un hangar à marchandises en acier sur le quai Bureau. L'excavation a été faite pour les murs de fondation de 406.5 pieds de longueur, 61.5 pieds de largeur et 7 pieds de hauteur. Ces murs ont 5 pieds de largeur à la base et 1.5 pied de largeur au sommet. L'espace renfermé a été rempli de sable, à partir du niveau du sol jusqu'à un pied du sommet. Un pavé en béton armé de 8 pouces a été posé sur une couche de 4 pouces de pierre concassée, et là-dessus on a érigé un hangar de 405 pieds de longueur, 60 pieds de largeur et 15 pieds de hauteur. On a couvert le toit et les parois avec de la tôle galvanisée, et fourni 18 portes à coulisses de 10 par 10 pieds; le hangar est éclairé à l'électricité.

VALLEYFIELD

Le quai a été entièrement reconstruit en béton, en vertu d'un contrat. Un mur en béton armé a été construit le long du devant du quai, ainsi que sur les côtés d'amont et d'aval. Deux cales ont été construites et sept poteaux d'amarrage et quatre organeaux ont été mis en place. Un pavé en béton de 6 pouces et de 13½ pieds de largeur a été posé sur toute la longueur du quai. L'ouvrage en pilotis longeant le devant du quai a été fait à la journée.

VARENNES

Une partie du mur d'en avant du quai, se prolongeant de la cale à l'extrémité d'aval, menaçait de s'écrouler. Afin d'empêcher ceci, et pour renforcer toute la structure, quatorze pilotis de 12 pouces d'équarrissage et de 35 pieds de longueur ont été enfoncés le long du devant du quai, et quatre pilotis semblables ont été enfoncés le long du côté d'aval. Ces pilotis ont été enfoncés à environ 5 pieds l'un de l'autre et ils ont été ancrés au mur en béton du quai. Deux rangs de liens de 12 pouces d'équarrissage ont été placés entre les pilotis pour servir de défenses. Le mur en béton d'en avant et le mur d'aval ont été ancrés au moyen de barres d'ancrage de 2 pouces au mur d'ancrage en béton construit à environ 30 pieds en arrière. L'ouvrage en béton de tous les murs et du pavé a été réparé. Ces travaux ont été faits à la journée.

VERCHÈRES

La tête principale et tout l'abord du quai ont été couverts par une dalle de béton armé de 6 pouces d'épaisseur. L'ouvrage a été fait à la journée.

VILLE-MARIE

On a réparé le quai, comme suit: 25,000 pieds, m.p., du pavé de 4 pouces, le long de l'abord et de la tête-débarcadère, ont été renouvelés, et soixante-quinze solives de 10 pouces d'équarrissage et de 16 pieds de longueur, ainsi que douze pièces de bois de 10 par 12 pouces et de 16 pieds de longueur, ont été remplacées. La salle d'attente de 24 par 24 pieds a reçu deux couches de peinture.

WOODMAN'S BEACH

Un prolongement de 50 pieds de longueur par 12 pieds de largeur et d'une hauteur moyenne de 11 pieds a été construit au brise-lames existant. L'ouvrage de revêtement protégeant le bas de l'abord du quai a été réparé, et l'abord a été nivelé.

GÉNÉRALITÉS

Des réparations ont été faites aux ouvrages suivants: Amherst, port, ouvrages de protection; Amos, quai; Ayers' Cliff, quai; Aylmer, quai; Barachois-de-Malbaie, quai; Beauport, quai; Bellerive, quai Hurteau; Berthier (en bas), quai; Bryant's Landing, quai; Cabano, quai; Cacouna-Est, abord du quai; Calumet-Bryson, pont; Cap-à-l'Aigle, quai; Cap-Chat, quai et grève; Cape Cove, quai; Carleton, ouvrages de protection; Champlain, hangar du quai; Chicoutimi, quai; Choisy (Graham's), quai; Coteau Landing, abord; Deschaillons, quai, hangar et chaussée; Des Joachims, ponts; East Templeton, quai; Fauvel, quai; Gascons (Anse-à-l'Ours), ouvrage en encaissement; Georgeville, quai et abord; Grands-Méchins, quai; Hamilton Cove (Portneuf), quai; Hopetown, abord de la grève; Hopetown (Allen's Beach), abord de la grève; Hopetown (Millar & Mann), ouvrage de protection; Hudson, quai; île Perrot-Nord, passage; Ile-aux-Coudres, quai; Ile-Verte (rivière Gérard), ouvrages de soutènement; Lac Mégantic, quai; Lanoraie, quai; L'Anse-à-Valleau, brise-lames; Lévis, quai; Louiseville, hangar du quai; Magog, quai; Maria (rivière Glenburnie), jetée; Masson, quai; Matapédia, chaussée du chemin interprovincial; Mille-Vaches, quai; Montebello, quai; New-Carlisle-Ouest, brise-lames; Nord-Timiskaming, pont et quai; Norway Bay, quai; Notre-Dame-des-Sept-Douleurs, quais; Noyan (Lacolle), quai; Paspébiac, quai; Paspébiac-Est, chaussée de l'abord; Perkin's Landing, quai; Pierreville, hangar du quai; Pointe-Basse, I.-M., quai; Pointe-Bourque (Carleton), ouvrages de protection et chaussée; Pointe-Pizeau, quai; Port-Daniel Ouest, chaussée; Portage-du-Fort, ponts; Quinze, barrage des; Rigaud, hangars du quai; Rivière-au-Renard, quai; Rivière-aux-Vases, quai; Rivière-Caplan, brise-lames; Rivière-des-Vases, quai; Sainte-Anne-de-Beaupré, quai; Sainte-Anne-de-Bellevue, quai; Sainte-Anne-de-Sorel, quai; Saint-Antoine, abord du quai; Saint-Barthélémi (Grand-Nord), quai; Saint-Charles-de-Caplan (côte Robichaud), chaussée; Saint-Charles-de-Caplan (grève Poirier), ouvrage de protection en encaissement; Saint-Charles-de-Caplan (ruisseau Warth), chaussée; Saint-Charles-de-Caplan, quai et chaussée; Saint-Denis, quai; Saint-François-du-Lac, hangar du quai; Saint-Georges-de-Malbaie (ruisseau Plat, Grande-Anse), chaussée; Saint-Godfroy, quai; Saint-Godfroy (rivière Nouvelle), brise-lames; Saint-Hilaire, quai; Saint-Ignace-de-Loyola-Sud, ouvrages de protection; Sainte-Luce, quai; Saint-Mathias, abord du quai; Saint-Méthode, quai; Saint-Nicolas, quai; Saint-Paul (Ile-aux-Noix), abord du quai; Saint-Roch-de-Richelieu, quai; Saint-Siméon, quai; Saint-Zotique, abord; Shigawake, quai; Squatteck, quai; St. Andrews, hangars du quai; Thurso, quai; Trois-Pistoles, brise-lames; Woburn, quai.

ONTARIO

BLIND RIVER

Un hangar à marchandises, de 30 par 60 pieds, consistant en une charpente en bois carré, a été construit sur le quai, à la journée. Les côtés sont faits avec des pièces de pin posées verticalement, et le toit avec des planches en pin de 1 pouce recouvertes de trois épaisseurs de toiture du type *standard ready*. Deux portes ont été placées sur le côté sud, et un bureau, ainsi qu'une salle d'attente de 10 par 15 pieds, ont été construits dans une coin. On a installé un système d'éclairage électrique et peinturé toute la bâtisse.

BRONTE

La reconstruction d'une partie de la pile nord a été faite comme suit: on a renouvelé deux rangs de pièces de parement sur chaque côté de la pile, ainsi que les solives et le pavé, sur une longueur de 572 pieds par une largeur de 16 à 24 pieds. Les travaux, commencés à 330 pieds de l'extrémité est de la pile, se prolongent vers l'ouest sur une distance de 572 pieds.

BURLINGTON CHANNEL

Pile sud.—La reconstruction de 190 pieds linéaires de la pile a été faite en vertu d'un contrat. La superstructure en bois a été démolie et remplacée par un ouvrage en béton de 21½ pieds de largeur par 190 pieds de longueur. Les travaux commencent à 114 pieds de l'extrémité est de la pile sud et se prolongent sur une longueur de 190 pieds.

Pile nord.—On a réparé la partie avariée, comme suit: la vieille palée de palplanches et le remplissage en pierre qui étaient tombés dans le chenal ont été renouvelés; une nouvelle section de palée de palplanches de 60 pieds de longueur a été enfoncée, et les moises ont été mises en place et ancrées. Les travaux ont été exécutés par contrat et s'étendent de 450 pieds de l'extrémité extérieure de la pile du nord jusqu'à 60 pieds plus loin vers l'ouest.

CHATHAM (McGREGOR'S CREEK)

Réparations à la palée de palplanches.—La vieille palée de palplanches a été réparée, à la journée, sur une longueur de 20 pieds à partir du pont de la 5e rue. D'autres travaux ont été faits au petit pont, là où la palée a été réparée, jusqu'à 44 pieds en amont du pont.

Renouvellement d'une palée de palplanches.—La vieille palée de palplanches à l'hôpital général, s'est effondrée à cause de l'affouillement, sur une distance de 100 pieds; elle fut reconstruite à la journée. Le mur vis-à-vis de la propriété de la *Taylor Elevator Company* a été renouvelé sur une longueur de 101 pieds et 10 pouces. Une palée de 10 pieds, faite en aile, a été enfoncée à l'extrémité d'amont, et la section d'aval, de 29 pieds de longueur, du mur existant à été remplacée. Ces travaux ont été faits en vertu d'un contrat.

CHUTE-À-BLONDEAU

Afin de reconstruire le vieux quai, on a fait les excavations nécessaires, placé 116 verges cubes de béton dans la structure en encaissement, mis en place la cale, les garde-roues, le brise-glace, deux poteaux d'amarrage et 1,965 pieds, m.p., de moises et de défenses, et mis 18 verges cubes de pierre concassée sous la dalle du brise-glace, ainsi que 120 verges cubes de remplissage en pierre supplémentaire. Ces travaux ont été exécutés en vertu d'un contrat.

COBOURG

La superstructure en bois existante du quai de l'est, de 127 pieds et 5 pouces de longueur par 33 pieds de largeur, a été démolie sur une profondeur totale de 8 pieds et reconstruite en béton. Les travaux se prolongent d'un point se trouvant à 425 pieds au nord de l'extrémité extérieure du quai de l'est, sur toute sa longueur vers le nord. L'ouvrage a été fait par contrat.

COLLINGWOOD

Un contrat a été adjugé pour la reconstruction, en béton, de 580 pieds linéaires du brise-lames nord-ouest. La partie reconstruite se prolonge vers l'ouest, à partir de l'extrémité est du brise-lames; elle a une largeur maximum de 21 pieds et 9 pouces, une largeur de 17 pieds au sommet et une hauteur maximum de 12 pieds et 9 pouces.

CUMBERLAND

Selon le contrat, on a démoli la vieille tête-débarcadère en encaissement, l'abord et le hangar à bas niveau; on a ensuite érigé sur la vieille substructure en encaissement une tête-débarcadère en encaissement, en béton, à parements ouverts, de 90 pieds de longueur et 30 pieds de largeur, avec des paliers à haut et à bas niveau; on a construit une pile en encaissement, en béton, à parements

ouverts, de 20 pieds de longueur, 18 pieds de largeur et 13 pieds et 6 pouces de hauteur, ainsi qu'une travée de 9 pieds de longueur sur le côté d'amont et de 12 pieds de longueur sur le côté d'aval, par 18 pieds de largeur; on a posé un pavé de six pouces et un garde-roues de 12 pouces d'équarrissage; on a érigé une rampe en tuyau sur l'abord; on a réparé et changé de place le hangar à marchandises existant.

DESERONTO

Un ouvrage en encaissement, à parements ouverts, de 8 pieds de largeur et de 5 pieds de hauteur, a été construit sur la vieille substructure, à partir de l'angle sud-est de la tête-débarcadère jusqu'à 106 pieds plus loin, le long du côté est du quai. Le remblayage a été nivelé avec de la pierre afin de permettre aux voitures de tourner, et un hangar en tôle ondulée, de 12 par 16 pieds, a été construit.

GODERICH

Les travaux suivants ont été faits à la journée:

Pile du sud.—La superstructure a été reconstruite en béton sur une longueur de 300 pieds, et les piles en encaissement de la substructure ont été renforcées par des pilotis de support placés le long du devant et par des pilotis d'ancrage se trouvant en arrière de la structure. Six poteaux d'amarrage, avec une base en béton agrandie, ont été mis en place, et des réparations générales ont été faites au pavé et aux solives.

Pile du nord.—On a reconstruit un poteau d'amarrage avec une base en béton agrandie.

Côté ouest du port.—Vingt-sept pilotis d'amarrage de 30 pieds de longueur ont été enfoncés pour servir aux bateaux transportant le grain pendant l'hiver.

Brise-lames du nord-ouest.—Vingt-huit verges cubes de béton ont été versées dans le trou au niveau de l'eau.

Brise-lames de la rivière.—On a fait du remblayage en arrière de la partie reconstruite en 1924; 600 verges cubes de terre ont été employées.

Tunnel.—Le fond a été réparé et baissé.

Quai de la ville.—Une partie des moises en chêne a été réparée.

Les travaux suivants ont été faits en vertu d'un contrat:

Brise-lames de la rivière.—La superstructure a été reconstruite en béton armé sur une longueur de 950 pieds.

Quai d'amarrage.—Un quai d'amarrage de 200 pieds de longueur, 24 pieds de largeur et 28 pieds de hauteur a été construit en encaissement.

Quai du sud.—Des réparations générales ont été faites à l'appareil d'éclairage électrique.

GRAND BEND

Le quai principal, sur le côté nord du havre, a été couvert d'un nouveau pavé sur une longueur de 160 pieds, à partir de l'extrémité est, et les pièces de parement, sur le coin sud-est, ont été renouvelées. Le mur de soutènement du quai principal, sur une longueur de 80 pieds, a été réparé avec des madriers et des pièces de bois de 10 par 12 pouces. Les palées de palplanches, sur le quai du sud, ont été boulonnées à nouveau, et deux cordes de pierre de lest ont été mises dans le quai.

HONEY HARBOUR

D'après le contrat, on a construit un quai en encaissement solide, de 105 par 40 pieds, avec une aile de 80 par 20 pieds se prolongeant vers le sud-ouest. Deux petites piles en encaissement, chacune de 5 par 5 pieds et de 7 pieds de hauteur, ont été construites et immergées en place au moyen de charges de pierre, afin de diriger le courant du chenal. Ces travaux ont été faits à la journée.

KENORA

Afin d'améliorer la navigation pour les petits bateaux, la crique Laurenson a été nettoyée jusqu'à une profondeur minimum de 4 pieds au-dessous de la cote (1058.5), à partir du lac des Bois jusqu'à la remise à bateaux Wilson, soit une distance de trois quarts de mille. On a été obligé de se servir d'explosifs à un endroit. Avant que ces travaux eussent été commencés, la ville de Kenora a baissé ses deux tuyaux à l'eau traversant la crique près de son embouchure.

KINCARDINE

On a adjugé un contrat pour la reconstruction d'une partie des murs de revêtement de l'est et de la rivière, dans le havre intérieur, sur une longueur de 362 pieds, ainsi que du quai sud, sur une longueur de 240 pieds. Ces travaux consistaient à reconstruire les murs de revêtement, dans le havre intérieur, sur la longueur requise, et à reconstruire la substructure du quai sud dont 240 pieds linéaires sont pour ainsi dire achevés. La superstructure de cette partie de l'ouvrage reste à faire. Des réparations générales ont été faites à la journée au pavé et aux solives du quai nord.

KINGSTON

Un mur en béton de 105 pieds de longueur et de 4 pieds de hauteur a été construit sur le terrain du Collège Militaire, au nord de la chaussée LaSalle, afin de compléter les améliorations commencées en 1922 pour empêcher l'érosion du rivage. Environ 50 verges cubes de remblayage ont été placées en arrière du mur, et du nivellement a été fait pour donner un niveau uniforme au terrain. La pile en encaissement en bois, de 145 pieds de longueur par 12 pieds de largeur, sise juste au sud de la remise à bateaux, a été démolie jusqu'au niveau de l'eau basse et reconstruite jusqu'à 5 pieds au-dessus dudit niveau.

KINGSVILLE

Les réparations suivantes, ainsi que des renouvellements, ont été faits aux quais, à la journée:

Quai de l'ouest.—Le trottoir conduisant au rivage a été élargi de 5 pieds sur une longueur de 760 pieds, et celui se trouvant sur la partie extérieure du quai a été réparé. La superstructure de l'aile extérieure, de 15 par 34 pieds, a été reconstruite avec du pin de Norvège créosoté, et cinq poteaux d'amarrage créosotés de 14 par 14 pouces par 9 pieds ont été mis en place.

Quai de l'est.—Les pièces de parement pourries ont été renouvelées le long du côté ouest du quai, sur une longueur de 820 pieds. Les palées de pilotis autour de la face sud et ouest de l'ouvrage en encaissement de l'extrémité du large ont été taillées au sommet et un couronnement a été posé. Le pavé en avant de l'entrepôt, sur un longueur de 54 pieds vers le sud et de 126 pieds vers le nord, a été recouvert avec des madriers de bois dur créosotés de 2 pouces, posés transversalement. A partir de l'extrémité nord de ce pavé posé transversalement jusqu'au rivage, 244 pieds de nouveau pavé ont été placés, et les solives et les pièces de couronnement défectueuses ont été renouvelées. Un nou-

veau pavé a été posé dans une partie de l'entrepôt, les solives ont été renouvelées là où la chose était nécessaire, et 150 pieds de moises créosotées de 10 par 12 pouces ont été placées sur la face extérieure du quai en avant de l'entrepôt. Le lambrissage a été réparé en deux endroits le long de la face est du quai.

L'ORIGNAL

Un contrat a été adjugé pour la construction d'un ouvrage de protection, le long du rivage, sur une longueur de 4,000 pieds. On a planté des petits saules blancs le long de la rive rongée par l'érosion, et placé de longs rondins de saule blanc en divers endroits. Les petits saules étaient de diverses dimensions ne dépassant pas 3 pouces de diamètre et 4 pieds de longueur, et ils ont été plantés environ 2 pieds dans la terre, de $1\frac{1}{2}$ à 3 pieds l'un de l'autre. Les rondins, de 20 à 30 pieds de longueur et de 3 à 6 pouces de diamètre, ont été placés dans des petites tranchées, sur une pente d'environ 1 dans 1, aux endroits où la rive est le plus exposée aux éboulements.

MEAFORD

La superstructure du brise-lames de l'est a été reconstruite en bois sur une longueur de 587 pieds; sur une longueur de 302 pieds, elle a 25 pieds de largeur, et sur une longueur de 285 pieds, elle a 20 pieds de largeur. Ces travaux ont été faits d'après un contrat.

MIDLAND

Un contrat a été adjugé pour la construction d'un quai en pilotis et en béton ayant une longueur de 360 pieds et une largeur de 65 pieds. Afin d'exécuter ces travaux, on a enfoncé seize pilotis de direction principaux en acier, 194 pilotis d'ancrage ronds et 120 pilotis de palplanches. Une partie de la superstructure du vieux quai, de 100 par 40 pieds, a été renouvelée et remplie en partie. Les raccordements des égouts passant à travers le quai ont été enlevés et ils n'ont pas été placés dans le nouvel ouvrage. Ces travaux ne sont pas encore parachevés.

NEW LISKEARD

Une partie de l'abord du quai, ainsi que le pavé en arrière de l'entrepôt, ont été enlevés et de nouvelles pièces de couronnement, de nouvelles solives et du nouveau pavé ont été mis en place. Le devant de la tête-débarcadère a été aussi réparé en renouvelant les défenses et une partie des moises. Dans ces travaux, 40,000 pieds, m.p., de bois ont été employés.

OSHAWA

Brise-lames.—Les travaux mentionnés dans le contrat ont été complétés. On a construit et mis en place des matelas contenant 26,931.25 pieds carrés, et érigé sur cette fondation en matelas un brise-lames en pierre brute ayant une longueur de 500 pieds et une largeur variant de 30 à 56 pieds et 3 pouces, à la base, et de 10 pieds au sommet. On a employé pour cet ouvrage 11,134 tonnes de pierre.

Quai.—Un contrat a été adjugé pour l'ouvrage suivant: la reconstruction d'environ 700 pieds linéaires du quai existant; l'enfoncement d'une palée de palplanches de 166 pieds linéaires, en pièces de 8 par 10 pouces posées à joints clos, sur le côté du chenal du quai, et d'un mur de soutènement en pilotis de 10 pouces d'équarrissage, sur une longueur de 315 pieds linéaire; la construction de 300 pieds linéaires du mur du havre, fait avec des chevalets de pilotis, des pilotis d'acier et une substructure en pilotis embouvetés bien ancrée en arrière, ainsi qu'une superstructure en béton. Les entrepreneurs ont enfoncé tous les pilotis posés à joints clos et les pilotis d'ancrage, mis en place les tirants d'ancrage, construit l'ouvrage en moises et posé le pavé sur la structure. On a exécuté environ la moitié des travaux spécifiés dans le contrat.

OWEN SOUND

Passerelle.—La passerelle en avant de l'édifice de la *Dominion Transportation Company* a été baissée, l'ouvrage ayant été fait par contrat.

Mur du havre.—On a construit le mur du havre, en palée de palplanches, selon le contrat, en enfonçant deux sections de pilotis embouvetés de 12 pouces d'équarrissage, tout près du nouveau quai-élévateur. Une partie de 80 pieds de longueur se prolonge vers le sud-ouest à partir du quai et en alignement avec celui-ci. L'autre partie, de 200 pieds de longueur, se prolonge vers le nord-est. Sept faisceaux de six pilotis chacun et deux faisceaux de quatre pilotis chacun furent enfoncés en place afin de protéger le mur en pilotis.

Conduit d'égout.—Un court conduit d'égout, d'environ 18 pieds de longueur, a été raccordé en arrière du devant du quai.

PELÉE, ÎLE

Prolongement du quai de l'ouest.—Tel que décrit dans le rapport de l'année dernière, la pile en encaissement devant former la substructure du prolongement a été transportée au quai de l'ouest et immergée en place. La pose de la pierre de lest et la construction de la superstructure ont été ensuite commencées et complétées, selon le contrat.

Réparations au quai de l'ouest.—Les réparations faites à la journée sont comme suit: on a renouvelé les pièces de parement à l'extrémité ouest du côté sud du quai, sur une distance d'environ 50 pieds, et fait certaines réparations au pavé adjacent, sur une superficie d'environ 1,600 pieds carrés. La bordure sur l'abord du rivage a aussi été réparée, et 240 pieds linéaires de bordure de 6 par 10 pouces ont été placés à l'extrémité extérieure du quai. Le côté nord du toit de l'entrepôt a été couvert en bardeaux, sur une superficie de 640 pieds carrés.

Réparations au quai du nord.—Le pavé entre l'entrepôt et le côté ouest du quai, et sur une petite étendue au nord de l'entrepôt, a été renouvelé. Cinq poteaux d'amarrage ont été renouvelés, ainsi que la bordure et les pièces de parement supérieures sur une longueur de 30 pieds, sur les deux côtés de l'abord, à environ 100 pieds au sud de l'entrepôt. Ces travaux ont été faits à la journée.

PEMBROKE

Les travaux mentionnés dans le contrat ont été complétés. On a dragué 77,727 verges cubes, mesure prise sur place, de déblais de la class "B", dans le bassin du havre et sur le lot de grève de Cockburn; on a érigé sur le quai une rampe en tuyau de 3 pouces, parachevé l'ouvrage en béton dans les cales et sur le chemin, déposé de la chlorure de calcium sur le macadam, reconstruit et peinturé l'entrepôt, complété les murs en pierres perdues.

PETAWAWA

Les réparations faites au quai ont consisté à renouveler 9,600 pieds, m.p., de pavé, à remplacer cinquante-six solives, trente-deux liens et 72 pieds linéaires du garde-roues, à enter quinze pilotis, à remplacer la travée de 41 pieds par un chevalet de trois pilotis et deux travées de 20 pieds de largeur, et à exécuter de légères réparations au hangar à marchandises.

PIKE CREEK

La structure du quai, à l'extrémité sud et sur le côté est, sur une distance de 100 pieds, a été reconstruite à partir du niveau de l'eau. Quatre pilotis d'ancrage dans le quai en palées de palplanches ont été remplacés par des pilotis jumelés, sur le mur. Sur le côté est, plusieurs nouveaux pilotis ont été enfoncés; on a recepé plusieurs pilotis et placé de nouvelles moises là où la chose était nécessaire. Ces travaux ont été faits à la journée.

PORT ARTHUR

Prolongement en maçonnerie de pierre brute, port principal (nord).—Les travaux mentionnés dans le contrat ont été repris en mai. De la pierre a été chargée sur des chalands à bascule au moyen d'une drague à cuiller, transportée à l'emplacement des travaux et déposée en place. La longueur du trajet était de 20 à 25 milles. A part cela, un très puissant chaland avec mât de charge, le *Leland*, a été employé sur l'emplacement des travaux depuis le mois de juin, plaçant au-dessus de l'eau les matériaux déposés par les chalands à bascule, afin de préparer les travaux à recevoir le rang supérieur de grandes pierres.

Quand les travaux ont été interrompus pour la saison, en décembre, le noyau en pierre brute était construit sur une longueur de 1,200 pieds linéaires, et, sur les autres 800 pieds, il se trouvait à moins de 10 pieds du niveau de l'eau.

PORT BURWELL

Quai de l'ouest.—L'extrémité extérieure de la tête du quai a été reconstruite, au-dessus du niveau de l'eau, avec du pin de Norvège créosoté, et deux poteaux d'amarrage créosotés ont été mis en place dans la nouvelle tête du quai. Juste au nord de cette pile, le quai a été réparé avec des pièces de parement sur les deux côtés, huit nouvelles traversines, des solives et un pavé de 3 pouce. Un nouveau couronnement et deux nouveaux poteaux d'amarrage ont aussi été mis en place dans cette nouvelle partie. A l'extrémité extérieure du quai intérieur de l'ouest, une section de 60 pieds de longueur a été en partie reconstruite, avec deux nouvelles pièces de parement, des traversines et un pavé. Ces travaux ont été faits à la journée.

Quai de l'est.—Le reste des travaux à faire pour la reconstruction d'une partie de l'extrémité intérieure du quai, soit 270.6 pieds linéaires, a été complété. C'est une superstructure en béton de 24 pieds de largeur au sommet, construite sur un ouvrage en pilotis rempli de pierre. La reconstruction de ce quai, d'après le même plan, a été continuée vers l'est, sous un autre contrat, et une autre longueur de 771.9 pieds a été complétée.

Des moises en chêne blanc de 6 par 10 pouces, sur une longueur de 120 pieds, ont été placées sur le mur de revêtement immédiatement au nord de la cale-débarcadère de la traversée. Un mur de pilotis temporaire a été enfoncé à l'est de la partie excavée du quai, là où une brèche était susceptible de se produire entre le lac et le chenal d'entrée. Les travaux susmentionnés ont été faits à la journée.

PORT COLBORNE

Les réparations au brise-lames de l'est, selon le contrat, ont été parachevées, comme suit: on a reconstruit le devant en béton sur une longueur de 73 pieds.

PORT MAITLAND

Les travaux faits selon le contrat sont les suivants:

Quai de l'ouest.—On a complété la dalle en béton du sommet et une partie de l'ouvrage en béton, le long du devant, sur l'extérieur de la palée de palplanches en acier. La longueur totale de cet ouvrage, une fois parachevé, sera de 263 pieds.

Quai de l'est.—Les murs latéraux ont été reconstruits en béton sur l'aile du rivage du vieux quai, sur une longueur totale de 566 pieds et 4 pouces. La dalle du pavé, sur cette partie, a été finie, à l'exception de 56 pieds et 9 pouces, à l'extrémité du large. Neuf piles en béton, en encaissement, dans l'aile extérieure, de 73 pieds et 4 pouces de longueur par 24 pieds de largeur, ont été mises en place et remplies de pierre, et la superstructure, à l'exception de la dalle du pavé, a été placée sur les six piles en encaissement intérieures. Le dragage du vieil ouvrage en encaissement et des assises a été complété, à l'exception d'une partie d'environ 150 pieds à l'extrémité extérieure de la vieille pile en encaissement, et d'une petite partie de l'étendue se trouvant entre cette partie de la vieille pile et la nouvelle structure. La quantité de déblais dragués au cours de l'année dernière est de 44,128 verges cubes.

PORT STANLEY

Réparations aux travaux du port.—Les travaux faits à la journée ont consisté à reconstruire le mur en pilotis sur le côté ouest du port, au sud du pont de la grande route, sur une longueur de 100 pieds, à l'exception d'un peu de remblayage devant être replacé. La vieille palée et les pilotis ronds ont été arrachés, et une nouvelle palée de palplanches a été enfoncée, y compris la pose de nouvelles moises et quelques boulons d'ancrage. Le chaland à sonnette, construit par le ministère, a été parachevé. Un faisceau de seize pilotis, à l'angle sud-est du quai de l'ouest, quatre faisceaux de quatre pilotis chacun, à tous les cinquante pieds le long de la face du quai de l'ouest, et un faisceau de quatre pilotis, à l'angle sud-ouest du quai de l'ouest, ont été enfoncés. Des réparations ont été faites à l'éperon n° 4.

Améliorations du port.—Environ 400 pieds linéaires du brise-lames en pierre brute ont été complétés, et une quantité considérable de pierre et de moellons a été déchargée pour former le noyau des autres 200 pieds du brise-lames et le noyau de l'une des digues de 50 pieds de longueur. Environ 500 pieds linéaires du quai de l'ouest, près de son extrémité du large, ont été renforcés au moyen de barres d'ancrage posées à 10 pieds l'une de l'autre et assujetties aux pilotis d'ancrage enfoncés à une distance de 30 pieds dans l'arrière partie du quai; cette partie de l'ouvrage comprend un nouveau rang de moises en acier en U de 10 pouces, de 440 pieds de longueur, posé sur la section renforcée. Ces travaux ont été faits par contrat.

PROVIDENCE BAY

Les travaux exécutés à la journée sont comme suit: on a enlevé le vieux pavé et les pièces de parement détériorées sur les 300 pieds extérieurs du quai, et posé à la place du bois et des madriers neufs. Un nouveau trottoir en madriers, de 4 pieds de largeur par 247 pieds de longueur, a été posé le long du côté est de la partie intérieure, afin de faciliter le transport des marchandises du hangar à la partie extérieure du quai.

RAINY RIVER

La superstructure en bois du quai a été renouvelée sur toute sa longueur, à l'exception de 36 pieds linéaires, à l'extrémité du rivage, où on a fait du remplissage en pierre sur une largeur de 16 pieds en le couvrant d'une couche de gravier d'un pouce d'épaisseur. Un palier spécial a été construit à l'angle sud-est pour le bateau-passeur.

RONDEAU

Quai de l'ouest.—Une partie de l'aile extérieure, d'environ 15 par 100 pieds, a été couverte d'un nouveau pavé. Deux courtes parties de la superstructure ont été reconstruites, une ayant 60 pieds de longueur, au sud du mur de revêtement en béton, l'autre ayant 60 pieds de longueur juste au sud de l'abord du quai. Trente-cinq pilotis ont été enfoncés en avant de ce quai.

Quai de l'est.—Une jetée de protection en bois, de 150 pieds de longueur par 8 pieds de largeur, a été construite à l'est du mur de revêtement en bois donnant sur la propriété du phare, afin de protéger la batture du havre contre l'érosion. La pile en encaissement a été remplie de pierre et un chaland, employé sur ces travaux, a été réparé. Ces travaux ont été faits à la journée.

SAUGEEN, RIVIÈRE

Un contrat a été adjugé pour réparer les travaux du port, à Southampton, sur le côté sud de la rivière. On a construit, en conséquence, un débarcadère en encaissement rempli de pierre, de 100 pieds de longueur, 18 pieds de largeur et 14 pieds de hauteur; cet ouvrage est protégé, sur le devant et au-dessus du niveau de l'eau basse, par un mur en béton de 4 pieds de hauteur, 3 pieds de largeur, à la base, et 20 pouces au sommet. L'espace en arrière de la pile-débarcadère, qui avait été dragué afin de mettre en place la pile en encaissement, a été rempli de pierre et de terre. Une cale-débarcadère de 8 pieds de longueur et de 18 pouces de profondeur, à la face, avec un pavé en béton armé, a été construite dans la face d'en avant, à 22 pieds de l'extrémité inférieure. Le dragage des assises de la structure a été fait selon une entente privée.

SAULT-SAINTE-MARIE

La chaussée de l'abord a été nivelée à nouveau et réparée sur une longueur d'environ 700 pieds, et on a appliqué une forte couche d'huile à chaussées. La couverture en tôle ondulée a été enlevée sur le hangar à marchandises, et remplacée par des planches dressées d'un pouce couvertes avec de la toiture *standard ready*. Plusieurs moises ont été renouvelées, sur la face du quai, et quelques légères réparations ont été faites aux murs et au plafond d'un des bureaux du gardien du quai. Ces travaux ont été faits à la journée.

SOUTHAMPTON

On a réparé le côté ouest, ou côté du large, du brise-lames de l'ouest, sur une longueur totale de 700 pieds et sur environ la moitié de la largeur de la structure, en posant un pavé neuf, de nouvelles solives et traversines et un rang de pièces de parement. Le côté est, ou côté de terre, du brise-lames a été réparé de la même manière, sur une longueur de 500 pieds et sur la moitié de la largeur de la structure, à partir de la ligne de niveau de l'eau, en montant, sur une hauteur égale à sept rangs de pièces de parement. Deux cents pieds linéaires de moises en chêne blanc ont été renouvelés le long de la face nord du quai commercial. Ces travaux ont été faits à la journée.

STOKES BAY

Des solives, des chapeaux et un pavé neufs ont été posés sur toute la longueur de la section en bois de la jetée, et les pièces de parement et les traversines défectueuses ont été renouvelées. On a construit une cale-débarcadère de 4 pieds de largeur, avec marches, dans la tête du quai. Ces travaux ont été faits à la journée.

ST. WILLIAMS

Le pavé de 3 pouces et les solives de 8 par 12 pouces ont été renouvelés à la journée dans une section de la jetée, sur une longueur de 280 pieds et une largeur de 8 pieds, et une palée de palplanches de 6 par 12 pouces a été enfoncée le long des trois faces de la section qui a 28 pieds de largeur.

THORNBURY

Les travaux exécutés comprenaient le renouvellement du pavé et des solives sur la jetée d'entrée de l'ouest, sur une longueur de 425 pieds et une largeur variant de 15 à 30 pieds.

TORONTO

Section de l'ouest.—Dans la section P, on a enlevé la superstructure en béton de la pile de l'ouest qui est construite en retour, ainsi que sur une longueur de 40 pieds dans la pile principale; on a aussi enlevé le remplissage en pierre de ces piles, arraché les pièces de bois endommagées, reconstruit les piles en encaissement à leur niveau original et remis en place la superstructure en béton. En démolissant cette partie de l'ouvrage, on a pu sauver économiquement cinq blocs A et tout le remplissage en pierre; les pièces de bois et les autres blocs en béton enlevés étaient tellement endommagés qu'ils n'ont pu servir de nouveau. Cette partie des travaux a naturellement été faite avec lenteur parce qu'il fallait prendre toutes les mesures et faire tous les ajustements des pièces de bois, sous l'eau. Les réparations de cette section ont été complétées en juillet. La superstructure des sections X, Y, Z, Z1 et Z2, soit une longueur totale de 2,350 pieds, a été achevée. Ces travaux comprenaient le lambrissage des blocs en béton mis en place au cours de la saison précédente, la mise en place des solives et du remplissage en pierre, et le coulage du béton de masse. Après cela, on a fait certains petits travaux, tel que poser une chaîne de sauvetage, réparer la partie qui avait été endommagée par les glaces, finir le béton et faire certaines autres réparations. Une pile en encaissement de 60 pieds, placée sur le sable, entre les sections I et J, a été submergée en août, et une pile en encaissement de 130 pieds, placée sur le roc, entre les sections R et S, a été submergée en septembre. On a posé le pavé et commencé les travaux de la superstructure en béton; il s'agissait ici de mettre en place les blocs de doublage, le remplissage en pierre et le béton de masse. Le coulage du béton, l'enlèvement des moules, le polissage du béton et la pose de la chaîne de sauvetage ont été achevés en octobre.

TRENTON

Un arrêté en conseil a été passé le 1er septembre 1925 autorisant l'achat, au prix de $13,100, de la propriété du quai qui appartient à la municipalité de Trenton, connue sous le nom de propriété *Bywater* et située à l'embouchure de la rivière Trent, où se trouve aussi l'extrémité sud du canal de la vallée de la Trent.

WENDOVER

La pile formant la tête du quai a été démolie et remplacée par une pile de tête-débarcadère en encaissement, en forme d'aile; le débarcadère à bas niveau mesure 36 par 72 pieds et est fait de deux piles de 12 par 72 pieds reliées l'une à l'autre par une plate-forme de 12 pieds. Le débarcadère à haut niveau est fait de trois piles de 12 pieds de largeur avec une plate-forme de 7 pieds 4 pouces entre l'abord et la pile du rivage, deux plates-formes de 7 pieds 6 pouces et 10 pieds 8 pouces, respectivement, entre les piles neuves, et une plate-forme de 11 pieds 6 pouces qui relie la dernière de ces piles neuves à la vieille pile-débarcadère à haut niveau. Le vieux hangar à marchandises a été démoli et reconstruit avec les mêmes matériaux, et on a construit un enclos pour bestiaux sur le débarcadère à bas niveau. La pile qui sert de brise-glace a été réparée et on a posé un pavé neuf. Toutes ces piles ont été construites en bois rond, lambrissées avec des madriers de 3 pouces et remplies de lest. On a posé un garde-roues de 6 par 9 pouces autour du quai. Un plan inclinée de 42 pieds 8 pouces de longueur et 18 pieds de largeur relie les débarcadères à haut et bas niveaux. On a posé quatre nouvelles défenses et deux rangs de moises neuves sur la face du débarcadère à bas niveau qu'on a aussi pavé à neuf. Toutes les pièces de bois des piles sont liées les unes aux autres ainsi qu'à l'ouvrage en encaissement, au moyen de bandes de fer d'un quart par 2 pouces clouées aux diverses pièces.

WHEATLEY

On a réparé tout le pavé de la vieille structure. A l'angle sud-est, on a enfoncé une palée de 30 pieds de longueur, faite de seize pilotis de 6 par 12 pouces. Sur la pile qui se prolonge vers l'ouest à partir de cet angle, on a renouvelé les pièces de parement intérieures sur une hauteur de 4 pieds, environ, ainsi que les pièces de sommet, ou pièces de bordure, sur le côté sud. Quatre cordes de pierre de lest ont été mises dans cette pile.

WINDSOR

L'entrepôt qui se trouve à l'arrière du quai a été étayé sur des piédestaux en béton. On a recepé les vieux pilotis en bois qui supportaient l'entrepôt et on a construit vingt et un piédestaux en béton de 12 pouces d'épaisseur et de 7 pieds de longueur qui vont du niveau de l'eau jusqu'aux poutres en béton qui portent l'entrepôt. On a aussi coupé le pilotis en béton qui se trouvait sous chaque poutre et ces pilotis ont été remplacés par des piédestaux en béton de 14 par 14 pouces. On a construit un poteau d'amarrage en béton, vers l'arrière du quai, à 50 pieds à l'ouest de l'entrepôt, et on a réparé la fondation sous la remise à bateaux. Les murs de l'entrepôt ont été enduits de stuc, et les trois murs extérieurs de la partie qui forme le bureau, à une extrémité de l'entrepôt, ont été lambrissés en brique. Ces travaux ont été faits à la journée.

GÉNÉRALITÉS

On a fait des réparations aux ouvrages suivants: Barrie, quai; Bayfield, jetée; Beaumaris, quai; Beaverton, quai; Belle River, brise-lames; Belleville, quai; Big Bay Point, quai; Bruce Mines, quai; Cape Croker, jetée; Cockburn Island, hangar sur le quai; Français, rivière des, barrages; Hamilton, mur de revêtement; Hilton, grève, quai; Huntsville, quai; Jackson's Point, quai; Jeannette's Creek, quai; Keewatin, quai; Kensington Point, quai; Lansdowne, quai; La Passe, quai; Leamington, jetée; Lefaivre, quai; Lion's Head, quai brise-lames; Little Current, quai; L'Orignal, quai; Magnetawan, quai; Michipicoten River, quai; Minaki, quai; Morpeth, jetée; Parry Sound, quai; Penetanguishene, quai du phare; Port Bruce, jetées; Port Dover, jetée; Port Findlay, quai; Port Rowan, jetée; Roache's Point, quai; Sand Point, quai; Shanty Bay, quai; Shrewsbury, jetée; Thames, rivière, quai du phare; Thessalon, quai; Tobermory, estacades; Treadwell, quai; Waubaushene, quai; Whitby, quai et chaussée.

MANITOBA

DAUPHIN BEACH

On a adjugé un contrat pour la reconstruction du quai. Ces travaux comportaient l'enlèvement et le sauvetage des restes du quai actuel, la construction d'une aile ou jetée en encaissement de 60 pieds de longueur et 12 pieds de largeur au sommet, ayant un fruit de 1 dans 1 sur le côté du large et au bout, l'addition de 2 pieds à la hauteur de l'abord en pierre et le redressement de l'abord en encaissement. L'ouvrage n'était pas encore complété à la fin de l'année.

DELTA

Au mois de juin, une grande tempête a causé un affouillement considérable à chaque extrémité du barrage, a détruit le pont-barrage sur une longueur de 50 pieds, le mur en palée de palplanches à rang simple sur une longueur de 40 et a sérieusement endommagé les murs d'appui de l'est et de l'ouest. On a adjugé un contrat pour la reconstruction des ouvrages ci-dessus mentionnés. Les tra-

vaux exécutés comprenaient la construction d'un mur d'arrêt ou barrage en pilotis ronds et en palée de palplanches, de 660 pieds de longueur, d'un mur en retour, sur le côté ouest, fait en pilotis ronds et en palée de palplanches, mesurant 370 pieds de longueur, d'un mur en retour, sur le côté est, mesurant 190 pieds de longueur, de huit épis en clayonnage ayant une longueur totale de 260 pieds, et d'un prolongement de 180 pieds au pont-barrage, à son extrémité est. On a construit un massif en pierre, ayant un fruit de 1 dans 1, à l'arrière des murs en retour, et un mur d'embase en pierre, de 3 pieds de hauteur, avec un fruit de 1 dans 1, sur le côté du large. Le mur principal a été revêtu d'un talus en pierre ayant un fruit de 2 dans 1, les 510 pieds qui sont à l'est, entre les murs en retour, portent sur une fondation en clayonnage. A l'arrière de ce mur, on a construit un massif en pierre ayant un fruit de 1 dans 1, une berme de 3 pieds au sommet, et reposant sur une fondation en clayonnage, entre les chevalets n° 60 et n° 104.

GIMLI

La jetée construite se compose d'un remplissage en pierre et en terre de 180 pieds de longueur et de 10 pieds de largeur au sommet, ayant sur chaque côté un fruit qui est approximativement de 1 dans 1, et pavé avec de petites pierres et du gravier; d'un abord en encaissement de 290 pieds de longueur et 12 pieds de largeur, construit en billes d'épinette rondes, écorcées, ayant, en moyenne, un diamètre de 10 pouces, et d'une pile de tête ayant 18 pieds de largeur au sommet, avec un fruit de 1 dans 1 sur la face extérieure, construite en billes d'épinette rondes de 10 et 15 pouces. On a fait une plate-forme à l'est en rondins de peuplier, et les piles en encaissement ont été remplies d'une manière compacte avec de lourdes pierres de champ. Sur le côté qui donne sur le port, on a placé, au sommet des piles en encaissement, une passerelle de 6 pieds, faite de madriers de 3 pouces. La tête extérieure du quai a en quelque sorte la forme d'un "L" et elle protège le port contre les tempêtes qui soufflent du sud-est.

NETLEY CUT (RIVIÈRE ROUGE)

On a entrepris la construction d'un mur en palée de palplanches, avec un remblai hydraulique à l'arrière, pour fermer le passage. Ce mur a 162 pieds de longueur et sa hauteur moyenne au-dessus du niveau de l'eau basse est de 6 pieds. Il est sis sur le côté du large du vieux chaland coulé qui sert de chaussée. La drague hydraulique n'a pas pu, à cause de l'état des glaces, faire le remplissage après l'achèvement du barrage.

RIVIÈRE ROUGE

La construction d'un prolongement en pilotis et en palée de palplanches, à l'extrémité de terre de la jetée de l'ouest, a été commencée, pour relier la jetée actuelle au quai qui est en amont, au sud-est du phare. On a construit un mur en pilotis et en palée de palplanches de 496 pieds de longueur, fait comme suit: les pilotis ronds du devant sont enfoncés à 4 pieds d'axe en axe, ils sont reliés par des moises transversales à un second rang de pilotis qui sont enfoncés à 8 pieds d'axe en axe, et à une moise longitudinale de 8 par 12 pouces qui est sur le côté extérieur de la palée en palplanches. Ce mur se prolongeait de l'extrémité intérieure de la jetée, dont 40 pieds de mur endommagé avaient été enlevés, jusqu'à l'angle sud-ouest du quai. Au delà du quai, on a construit un mur en pilotis et en palée de palplanches de 50 pieds de longueur, pour continuer le premier mur; ce prolongement se compose d'un seul rang de pilotis ronds lambrissé avec une palée en palplanches.

SNAKE, ÎLE

On a construit un quai de 34 pieds de longueur par 10 pieds de largeur; ce quai se compose de deux piles en encaissement, faites de billes rondes, mesurant 10 par 12 pieds, et d'une travée de 10 pieds, pontée et pavée. La hauteur moyenne des piles est de 9 pieds. Quatre pilotis devant servir de poteaux d'amarrage ont été mis sur la face de devant du quai.

VICTORIA BEACH

Un contrat a été adjugé pour la construction d'un prolongement au quai, et les travaux sont aux quatre cinquièmes achevés. Ce prolongement au quai-brise-lames aura 303 pieds 6 pouces de longueur et 22 pieds de largeur, à l'achèvement. Il se compose de quarante-cinq chevalets en pilotis ronds de quatre pilotis chacun, lambrissés sur les côtés du large et du port, et sur la face de devant, par une palée en palplanches de 6 pouces; l'ouvrage en entier est rempli de pierre jusqu'au niveau ordinaire de l'eau, et a un couronnement et un pavé.

GÉNÉRALITÉS

On a fait des réparations aux ouvrages suivants: Little Pembina, rivière, pont; St. Andrews, écluse et barrage.

SASKATCHEWAN

COWAN, LAC

En mars 1925, les propriétaires du barrage de la rivière Cowan, à l'endroit où celle-ci se jette dans le lac Cowan, consentirent à le transférer au ministère des Travaux publics, sous réserve que le barrage soit remis à neuf et maintenu en usage pour le bien général de tous ceux qui naviguent sur la rivière Cowan. On a construit un nouveau mur en billes sur le côté nord, avec un mur d'attache en aile, en amont; le tout a été remblayé et pilonné. Le mur du sud a été étayé au moyen de tirants en fil de fer tordu assujettis à des ancrages, et les portes d'écluse ont été remises en bon état. On a construit un nouveau passage pour les poissons, en se servant de l'écluse du nord. De nouvelles solives et un pavé neuf furent mis en place, et on a commencé les travaux préliminaires nécessaires pour porter la largeur de l'écluse navigable de 11 pieds à 15 pieds. Au cours du mois d'octobre, on a enlevé 267 souches et billes coulées dans le lac Cowan.

ALBERTA

BLAIRMORE

On a complété le remblayage derrière les murs de protection construits l'an dernier, en se servant de billes, de branchages, de gravier et de terre.

ELBOW, RIVIÈRE

Deux murs en aile de 500 et 700 pieds de longueur, respectivement, faits de pilotis ronds, lambrissés avec des madriers de 3 pouces et adossés sur un remblayage en fascines, pierre et gravier, ont été construits comme ouvrages de protection contre les inondations de la rivière. Ces travaux ont été faits par le Gouvernement provincial, sous réserve d'inspection par notre ministère. La part du coût total de $10,139.61 assumée par le Gouvernement du Dominion a été de $3,600.00.

LAC-LA-BICHE

Il s'agissait ici de construire un quai en encaissement en bois rond, de 138 pieds de longueur par 24 pieds de largeur, avec une aile de 47 par 24 pieds, sur la face qui donne sur le lac. Il a fallu environ quatre-vingt-dix verges cubes de pierre pour compléter le remplissage de l'ouvrage en encaissement et pour construire l'abord en pierre, ainsi qu'environ 12,000 pieds (mesure de planche) de bois pour compléter le pavé et le garde-roues.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST

FORT RÉSOLUTION

On a construit une pile en encaissement, en bois rond, de 125 pieds de longueur et de 16 pieds de largeur au sommet, ayant un fruit de 1 dans 1 sur le côté du large ou côté ouest. La pile a été remplie de pierre de lest et pavée avec des madriers de 3 pouces. La face inclinée qui donne sur le large a été lambrissée avec des madriers de 3 pouces. Un abord avec talus en pierres perdues, mesurant 31 pieds de longueur, a été construit à l'extrémité de terre de la pile. Comme la saison était très avancée, il a été impossible de compléter l'ouvrage.

COLOMBIE-BRITANNIQUE

BLUBBER BAY (ÎLE TEXADA)

On a construit un quai de 50 par 70 pieds, avec un abord de 21 par 70 pieds, ainsi qu'un prolongement de 20 par 30 pieds, faisant partie du quai, et sur ce prolongement un hangar de 18 par 28 pieds. Les pilotis, les poteaux et les pièces de renfort en bois carré sont en sapin créosoté. Quatre longs pilotis de renfort ont été utilisés et coincés dans le roc du rivage. On a déchargé 1,310 tonnes de pierre de remplissage sur l'emplacement du quai. Ces travaux ont été faits sous contrat.

CAMPBELL RIVER

La vieille superstructure de la face du quai a été enlevée sur une longueur de 20 pieds et remplacée par des pièces de bois neuves. En reconstruisant le quai, il a fallu faire une face de quai plus résistante qu'à l'ordinaire à cause de la rapidité du courant qui rend l'accostage difficile. On a placé sur le devant du quai des pilotis-défenses, y compris trois faisceaux de douze pilotis chacun. On a pavé la cale-débarcadère qui est sur le devant du quai et on a construit une nouvelle cale-débarcadère à l'extrémité sud-est de la tête du quai. Des pièces de bois ont été placées entre la tête du quai et l'abord; la pile qui supporte la ferme extérieure a été réparée et on a peinturé la main-courante et les fermes. Ces travaux ont été faits sous contrat.

CANOE PASS (RIVIÈRE FRASER)

La corporation de Delta a procédé à la construction d'un ouvrage de protection sur la rive sud de la rivière et 2,295 tonnes de pierre ont été mises en place. Le ministère a contribué $2,000.00 pour cet ouvrage dont le coût total a été de $4,017.60.

CELISTA

On a démoli le vieux quai et on a construit un nouveau quai sur le même emplacement. Quelques pilotis et pièces de bois provenant de la vieille structure ont été employés à nouveau dans la nouvelle. Le quai qui a 130 pieds de

longueur par 32 pieds de largeur est fait en chevalets de pilotis. La superstructure en pièces de bois a une pente de 1 dans 12 pour permettre d'accoster convenablement à tous les niveaux de l'eau. Ces travaux ont été faits à la journée.

CLAYOQUOT

Un contrat a été adjugé pour les réparations à faire au quai. Dans les travaux exécutés il s'agissait de remplacer 1,492 pieds linéaires de pilotis de support non créosotés par des pilotis créosotés, et de renouveler 321 pieds linéaires de pilotis de renfort, 781 pieds linéaires de pilotis non créosotés, dans l'abord, 420 pieds linéaires de pilotis-défenses non créosotés et une partie de la superstructure. On a construit une nouvelle passerelle de 4 par 34 pieds pour donner accès au quai flottant.

COLUMBIA, RIVIÈRE (EN AVAL DE BURTON)

On a construit un barrage submergé en perré-maçonné de 471 pieds de longueur, allant de Cottonwood Point, en aval de Burton, jusqu'au chenal des vaisseaux dit "Cottonwood Cut", et trois éperons dont deux se trouvent en amont de l'extrémité d'amont et un en aval de l'extrémité d'aval du barrage principal. Tous les éperons qu'on a construits sont sur clayonnage fait de fascines liées ensemble, et sont de plus maintenus en place par des pilotis enfoncés le long du perré-maçonné et dans le perré-maçonné même. On a fait sauter à la mine une pointe de rocher sur le côté extérieur ou côté du chenal de Dear Rock; on a ainsi jeté 851 verges cubes de roc en eau profonde, en aval de la pointe. Ces travaux ont été faits sous contrat.

COMOX

Les pilotis de support non créosotés, à l'arrière de la tête du quai et à l'extrémité extérieur de l'abord, ont été remplacés par 2,211 pieds linéaires de pilotis créosotés. A l'extrémité nord du quai, on a enfoncé six pilotis-défenses non créosotés, et on a réparé la superstructure.

CRAWFORD BAY

On a construit un nouveau quai flottant de 60 par 30 pieds, et, dessus, un entrepôt de 40 par 12 pieds. Cinq organeaux d'amarrage et six boucles en câble ont été placés le long du rivage pour qu'on puisse amarrer à tous les niveaux d'eau du lac. Ce quai flottant remplace le vieux quai flottant qui était plein d'eau et était devenu inutilisable parce qu'il était trop vieux. Ces travaux ont été faits à la journée.

DEER PARK

Toute la superstructure, 336 pieds par 32 pieds, a été enlevée, et onze pièces de couronnement de 10 par 12 pouces et de 32 pieds de longueur, en pièces de tamarack aplaties, ont été renouvelées. On a remplacé toutes les solives par des solives neuves, du chevalet N° 6 au chevalet N° 28, et le joint a été assujetti et boulonné à travers les pièces de couronnement faisant intersection. Toutes les poutres défectueuses ont été renouvelées. Dans la partie comprise entre les chevalets N° 23 et N° 27, on a enfoncé quinze pilotis d'ancrage. Ces pilotis ont été recepés sous les madriers du pavé et boulonnés aux pièces de couronnement et aux solives de la superstructure. On a ajouté trois pilotis à l'éperon qui est sur le côté nord, entre les chevalets N^{os} 24 et 25. Seize vieux taquets ont été remis en place et boulonnés à la nouvelle structure. On a posé des bandes d'ancrage en fer pour assujettir les pilotis aux solives, entre les chevalets N^{os} 11 et 27, inclusivement. Ces travaux ont été faits à la journée.

DENMAN ISLAND

Une cale-débarcadère en béton de 150 pieds par 9 pieds 8 pouces a été construite près du quai pour permettre aux automobiles de débarquer. Ces travaux ont été faits à la journée.

FALSE BAY (ÎLE LASQUETI)

On a construit un quai fait en pilotis et en pièces de bois, de 50 par 172 pieds, avec un abord de 14 par 188 pieds. On a aussi construit un hangar à marchandises de 16 par 20 pieds, et une cale-débarcadère de 10 par 26 pieds. Ces travaux ont été faits sous contrat.

FRASER, RIVIÈRE (BRAS NORD)

Prolongement de la jetée.—Les travaux faits sous contrat comportaient la construction d'une jetée en perré-maçonné de 1,300 pieds de longueur, allant du batardeau de la jetée actuelle vers le large, et la mise en place de 17,222 tonnes de pierres de carrières non triées. Un faisceau de sept pilotis en sapin créosoté a été enfoncé sur la ligne centrale de la jetée, à 25 pieds au delà du prolongement.

GIBSON'S LANDING

Les réparations faites au quai ont nécessité l'enfoncement de trois pilotis-défenses et d'un pilotis de support en sapin créosoté, la mise en place du couronnement, la réparation du pavé et la construction d'une passerelle mobile. On a plus tard porté la largeur de cette passerelle à 10 pieds; ce dernier travail a été fait à la journée.

GOWER POINT

Comme il fallait renouveler le vieux quai flottant, on a construit, à la journée, un quai flottant neuf de 48 par 36 pieds. On a construit en plus un petit quai flottant de 10 par 10 pieds qu'on a relié au quai flottant par une chaîne courte, et au bloc d'ancrage par une chaine d'ancrage, pour soulager la tension qui s'exerce sur le quai-flottant principal quand l'eau est agitée.

GRETA

On a démoli le vieux quai et on en a construit un neuf sur le même emplacement. Ce quai est fait en chevalets de pilotis; il a un abord de niveau de 16 par 98 pieds, et une tête de quai de 32 pieds de largeur par 45 pieds de longueur. Le quai se trouve partout à 5 pieds au-dessus du niveau de l'eau basse. On a aussi construit un hangar-abri de 16 par 20 pieds. Ces travaux ont été faits à la journée.

HANEY (RIVIÈRE FRASER)

Un nouveau quai a été construit sous contrat, à 82 pieds, environ, à l'est du vieux quai. Afin d'avoir un abord plus large et plus droit que celui du vieux quai, on a acheté un lopin de terre additionnel.

HOPE, BAIE (NANAÏMO)

On a renouvelé la cale-débarcadère et fait des réparations à la tête du quai. Un nouveau quai flottant de 24 par 12 pieds a été construit, des pilotis d'amarrage ont été enfoncés et la passerelle a été réparée. Plus tard, on a construit une nouvelle passerelle et fait des réparations au quai.

KALEDEN

Le vieux quai a été enlevé et un nouveau quai a été construit sur le même emplacement. Ce quai est une structure en chevalets de pilotis qui consiste en un abord de 16 par 154 pieds et en une tête de quai de 42 par 56 pieds. L'abord et la tête du quai ont une pente uniforme de 1 dans 52.8. Sur la face extérieure du quai, on a construit un hangar ouvert de 14 par 40 pieds, sur une plate-forme surélevée, pour faciliter l'expédition des fruits. Ces travaux ont été faits à la journée.

KILDONAN

On a construit un quai flottant de 56 par 14 pieds, avec un abord flottant de 160 par 6 pieds.

LUND

Quatre sections flottantes de 6 par 45 pieds chacune ont été construites pour l'usage des petits bateaux. Comme le port est trop ouvert pour que les petits bateaux puissent amarrer au quai quand il y a du mauvais temps, on a construit ces sections flottantes dans une baie abritée qui est près du quai. On a placé cinq nouveaux pilotis créosotés dans le quai et on a fait des réparations de peu d'importance aux chapeaux et à la cale-débarcadère. Ces travaux ont été faits à la journée.

MARMOT BAY (SKEENA)

On a construit un quai flottant de 60 par 20 pieds avec un abord sur pilotis de 180 par 8 pieds; cet abord est élargi à son extrémité extérieure et une passerelle relie le quai flottant à l'abord.

MAYNE ISLAND

La superstructure de la tête du quai et l'abord ont été complètement renouvelés. On a aussi construit un nouveau quai flottant de 16 pieds 8 pouces par 30 pieds, et refait la couverture du hangar.

MISSION

Le vieux quai était dans un état dangereux et on l'a reconstruit sans cependant rebâtir le hangar et la partie du quai sur laquelle il se trouve. La partie reconstruite se compose de dix chevalets en pilotis qui sont espacés de 10 pieds, d'axe en axe, et surmontés d'un pavé en bois. L'abord a 21 par 43 pieds et le quai a 90 par 90 pieds et il y a une cale-débarcadère de 10 par 20 pieds et une autre de 10 par 50 pieds. Il y a sur le quai un enclos de 23 par 30 pieds et une plate-forme de chargement de 10 par 43 pieds. On a construit un chemin à l'angle nord-est du quai. Ces travaux ont été faits sous contrat.

NARAMATA

On a construit un prolongement au quai en chevalets de pilotis actuel. Ce prolongement comprend une plate-forme de niveau de 48 par 65 pieds et une cale-débarcadère inclinée de 12 par 52 pieds qui a été construite l'année précédente pour le bateau-passeur. On a aussi construit sur le vieux quai, à côté de l'entrepôt actuel, un hangar ouvert de 24 par 40 pieds, pour les fruits, et on a remplacé trois pilotis endommagés dans un des faisceaux de neuf pilotis. Ces travaux ont été faits à la journée.

NEW MASSETT

Un quai flottant de 16 pieds par 34 pieds 6 pouces et une passerelle de 32 par 4 pieds ont été construits à l'extrémité extérieure de l'abord du quai. Le quai flottant est maintenu en place par des pilotis d'ancrage créosotés.

OONA RIVER

Un débarcadère flottant qui avait été construit par les habitants de l'endroit a été reconstruit par le ministère. Une partie du débarcadère flottant actuel, 72 pieds en longueur, a été mise dans une nouvelle position et on a construit deux nouveaux débarcadères flottants de 6 par 50 pieds chacun, et un abord flottant de 184 pieds par 4 pieds. Le débarcadère est maintenu en place par des billes d'amarrage et des chaînes.

PITT, LAC

Le vieil abord, la jetée et le quai flottant de cet endroit ont été emportés par le courant de la rivière Pitt au cours d'une forte crue des eaux. On a remplacé la vieille structure par une nouvelle construction qui a les dimensions suivantes: un abord de 10 par 340 pieds, une tête de quai de 30 par 36 pieds avec un hangar de 10 par 12 pieds, et cinq sections flottantes de 8 par 40 pieds. Les sections flottantes ont été sauvées de la vieille construction. Ces travaux ont été faits sous contrat.

POPLAR, ÎLE

On a fourni et installé, sous contrat, la machinerie pour l'atelier de réparation de la division des pêcheries du ministère de la Marine et des Pêcheries, sur l'île Poplar. Il a fallu fournir environ 8,000 pieds (mesure de planche) de bois dressé, pour cette installation; ce bois a servi à la construction de tablettes, d'un escalier et à l'équipement général de l'atelier. On a adjugé un autre contrat pour l'enfoncement d'un éperon de sept pilotis et la mise en place d'une estacade de protection pour empêcher la glace et les débris de frapper les quais flottants et les bateaux à moteur.

PORT CLEMENTS

Une nouvelle superstructure a été construite sur la tête du quai et sur l'abord, et on a mis en place 4,174 pieds (mesure de planche) de pièces de renforts et de cales pour empêcher le balancement. On a enfoncé trente-quatre pilotis de support créosotés et deux non créosotés, ainsi que onze pilotis-défences créosotés, sur le devant du quai. Tous les pilotis créosotés dont on s'est servi ont été pris du vieux quai de la quarantaine de l'île Digby, ou arraché du quai de Port Clements et enfoncés à nouveau dans la structure neuve. On a construit un nouveau hangar à marchandises de 14 pieds par 24 pieds 3 pouces. Ces travaux ont été faits sous contrat.

PORT ESSINGTON

Deux éperons, chacun de neuf pilotis non créosotés, ont été mis en place pour protéger le débarcadère contre les glaces flottantes, et des réparations d'ordre général ont été faites. On a construit plus tard une passerelle de 30 par 4 pieds qu'on a placée à l'extrémité du rivage du débarcadère.

RIONDEL

Un nouveau quai en chevalets de pilotis a été construit sous contrat. Il a une pente uniforme de 1 dans 12 à partir d'un point qui est à 4.5 pieds au-dessus du niveau moyen de l'eau haute jusqu'à un point qui est à 4 pieds au-dessus du niveau moyen de l'eau basse, pour qu'on puisse aborder à tous les niveaux de l'eau.

ROYSTON

On a construit un quai flottant de 40 par 16 pieds et une passerelle de 36 par 4 pieds à l'extrémité nord de la tête du quai, et on a placé des défenses en bois créosoté, sur le devant du quai, et des éperons en pilotis créosotés, aux angles. Le quai-flottant est maintenu en place par douze pilotis d'ancrage créosotés.

SAYWARD

Les travaux sous contrat ont été achevés; ils comprenaient la construction d'un quai de 90 par 50 pieds, d'un abord de 146 par 12 pieds, d'un hangar à marchandises, de 30 par 16 pieds, et d'une cale-débarcadère mobile et de marches, à l'arrière, pour les petits bateaux à moteur. Tous les pilotis et toutes les défenses sont créosotés à l'exception des pilotis qui forment l'éperon de l'angle du quai. Le quai a été endommagé, subséquemment, et les réparations nécessaires ont été faites.

SEAFORD

On a construit un nouveau quai flottant et un abord flottant fait en trois sections, pour remplacer le quai flottant existant qui avait été presque entièrement détruit par les tarets. Le quai flottant qui mesure 50 par 30 pieds est fait de neuf billes en cèdre dont le plus petit diamètre est de 22 pouces. Chacune des sections de l'abord flottant mesure 50 par 6 pieds. Ces travaux ont été faits à la journée.

SIDNEY

Les réparations faites au débarcadère de la traversée comprenaient la mise en place de nouveaux poteaux, la construction de nouvelles pièces de renfort pour empêcher le balancement dans les chevalets de l'abord qui se trouvent près du rivage, la construction de nouvelles pièces de renfort contre le balancement dans les tours des contrepoids et du treuil, et la mise en place d'une passerelle allant à la coque du *W.W. Case* qui sert de brise-lames.

SKIDEGATE

Il s'agissait ici de renouveler vingt-trois pilotis créosotés, dans l'abord du quai, ainsi que la superstructure, à l'extrémité de terre. Le devant de la tête du quai a été réparé et renforcé avec des pièces de renfort en bois.

SOOKE

Les réparations comportaient le remplacement partiel des pilotis non créosotés par des pilotis créosotés, le renouvellement d'une partie de la superstructure de l'abord et de la tête du quai, la construction d'une nouvelle cale-débarcadère et la réparation du hangar à marchandises.

SQUAMISH

Par suite de l'instabilité du vieux quai, instabilité qui est due à l'érosion causée par le courant de la rivière Squamish autour des pilotis, il a fallu reconstruire l'extrémité du large de ce quai. En exécutant ces travaux, on a changé la forme du quai pour en rendre l'abordage plus facile.

STEVESTON

Jetée nord n° 1.—Le but de cet ouvrage était d'aider à confiner les eaux de la rivière Fraser dans un seul chenal, à l'endroit connu sous le nom de Woodwards Cut, près de Steveston, et d'aider à maintenir à cet endroit une profondeur d'eau suffisante pour les besoins de la navigation. Un double rang de pilotis entretoisés a été construit à partir du rivage jusqu'à 595 pieds au large. L'extrémité du rivage de cette palée est protégée contre l'affouillement par un lit de pierre de 50 par 50 pieds et de 2 pieds d'épaisseur. Le côté d'aval et l'extrémité du large de la jetée sont aussi protégés par un lit de pierre de 2 pieds d'épaisseur. Ces travaux ont été faits sous contrat.

STEWART

L'éperon de douze pilotis qui avait été enfoncé à 70 pieds de l'extrémité du quai et en alignement avec la face du quai a été démoli et emporté par l'eau. On a enfoncé un nouvel éperon fait de douze pilotis en pruche, non créosotés, et, sur la face du quai, on a remplacé cinq pilotis-défenses brisés par des pilotis non créosotés.

TUCKER BAY

Comme le quai flottant actuel avait grand besoin de réparations, les billes ayant été considérablement rongées par les tarets, on a construit un nouveau quai flottant de 30 par 20 pieds avec des billes de pas moins de 30 pouces de diamètre. Cet ouvrage a été construit à la journée.

UNION BAY

Une section de 42 par 70 pieds de la tête du quai a été enlevée, ce qui laisse une section de 98 par 70 pieds. On a réparé et renouvelé le pavé de la partie qui reste de la tête du quai, enfoncé des pilotis-défenses et des pilotis de renfort, et mis en place cinq nouveaux taquets d'amarrage. Le hangar à marchandises a été rapetissé et mis dans une nouvelle position, et on a posé sur le vieux pavé, sur toute la longueur de l'abord, 3,636 pieds linéaires de madriers de 12 par 2 pouces, afin qu'il y ait une bonne chaussée pour les véhicules.

VANCOUVER—PARC STANLEY

On a continué la construction du mur en face de la mer, et un prolongement de 830 pieds linéaires y a été ajouté. Cet ouvrage a été fait à la journée.

WESTBANK

La partie nord de la structure en chevalets de pilotis qui se compose d'un abord de 112 par 16 pieds et d'une section du quai proprement dit de 154 par 32 pieds a été démolie. On a construit une nouvelle section de quai en chevalets de pilotis, de 154 par 48 pieds, avec un abord de 112 par 16 pieds, au même niveau. Un hangar ouvert pour les fruits, mesurant 92 par 26 pieds, a été construit sur le nouveau quai. On a lambrissé les murs intérieurs du hangar existant avec de la planche de 1 pouce. Ces travaux ont été faits sous contrat.

WEST POINT

On a construit un quai flottant de 36 par 50 pieds, avec des traversines de 4 par 6 pouces, un pavé en madriers de 2 par 12 pouces, un hangar de 12 par 18 pieds et un bloc d'ancrage en béton de 6 par 6 par 4 pieds. Ce nouveau quai flottant a été placé a environ un demi-mille au nord du quai, à un endroit où les vapeurs peuvent accoster en tout temps. Ces travaux ont été faits à la journée.

WHITE ROCK

Les réparations au quai consistaient principalement à remplacer un certain nombre de pilotis en sapin par des pilotis neufs, créosotés. On a fait de petites réparations au pavé et au garde-fou de l'abord. On a enfoncé trois défenses et un pilotis de support additionnels, reboulonné quatre défenses et fait des réparations de peu d'importance.

WILLIAM HEAD (STATION DE QUARANTAINE)

Comme une partie du quai à charbon s'était affaissée sous le poids du charbon emmagasiné dans les hangars, on a décidé de mettre à la place de ces hangars une soute à charbon de 60 par 30 pieds. Pour supporter cette soute, on a enfoncé 1,020 pieds linéaires de pilotis créosotés et mis en œuvre 1,280 pieds linéaires de pilotis de support créosotés. Certaines parties de la superstructure

ont été renouvelées, et un nouveau bâtiment pour les marchandises a été construit sur le rivage, près du quai à charbon. On a enfoncé dix pilotis-défenses non créosotés au quai principal et mis en place un taquet d'amarrage en fonte.

WOODWARDS, BARRAGE (RIVIÈRE FRASER)

On a construit un barrage de 1,900 pieds de longueur; il repose sur un clayonnage de 40 pieds de largeur et 2 pieds d'épaisseur et est lesté avec 100 livres de pierre au pied carré. On a enfoncé des pilotis à travers le clayonnage pour former deux batardeaux de 8 pieds de largeur à 14 pieds l'un de l'autre. Les batardeaux ont été remplis avec des fascines et de la pierre jusqu'à 6 pieds au-dessus du niveau de l'eau basse de la rivière, à cet endroit. Cet ouvrage a été fait sous contrat.

GÉNÉRALITÉS

On a fait des réparations aux ouvrages suivants: Alert Bay, quai flottant; Alice Arm, quai flottant; Argenta, quai; Arrow Park, quai; Balfour, quai; Bamfield (ouest), débarcadère; Barnston Island, quai; Beaton, quai; Beaver Point, quai; Boswell, quai; Bowen Island (côté ouest), quai flottant; Brighton Beach, quai flottant; Burdwood Bay, quai flottant; Burton, quai; Chilliwack, débarcadère d'aval; Cracroft, quai flottant; Crescent Bay, quai; Crofton, quai; Daisy Bay, quai flottant; Donley's Landing, quai flottant; East Arrow Park, quai; East Robson, quai; Edgewood, quai; Edgewood Launch Club, quai flottant; Ewing's Landing, quai; Fauquier, quai; Fisherman's Bay, bouée d'amarrage; Fraser's Landing, quai; Fulford Harbour, quai; Galena Bay, quai flottant; Ganges, quai; Ginols, quai; Glen Valley, quai; Gordon Road, quai; Grace Harbour, quai flottant; Granite Bay, quai flottant; Grantham's Landing, quai; Gray Creek, quai; Half Moon Bay, quai; Harrison, rivière, protection du rivage; Hatzic, quai; Heriot Bay, quai; Hopkins Landing, quai; Hornby Island, quai; Hurst Island, quai flottant; Irvine's Landing, quai flottant; Jackson Bay, quai flottant; Killiney, éperons; Kuskanook, quai; Lang Bay, quai; Long Bay, quai flottant; Longbeach, quai; Lyall Harbour, quai; Manson's Landing, quai; Maples, quai; Matsqui, quai; Miller's Landing, quai; Moresby, île, quai; McDonald's Landing, quai; New-Westminster, quai; Nootka, quai; Okanagan, barrage de contrôle; Okonagan, lac et rivière, améliorations; Okanagan Centre, quai; Osland Park, débarcadère; Port Moody, quai; Port Simpson, quai; Port Washington, quai; Powell River, quai; Procter, quai; Quathiaski Cove, quai flottant; Quatsino, quai; Queen Charlotte City, débarcadère; Ragged, îles, estacades; Retreat Cove, quai; Roberts, baie, débarcadère; Roberts Creek, quai; Saanichton, quai; Savary Island, quai; Seaside Park, quai flottant; Seymour Arm, quai; Shaw, débarcadère; Shushartie Bay, débarcadère; Snug Cove, quai; Sointula, quai; Sorrento, quai; Squirrel Cove, abord; Stag Bay, quai flottant; Sturdie's Bay, quai; Surge Narrows, estacades; Thetis, île, quai flottant; Tofino, quai flottant; Ucluelet (ouest), quai; Ucluelet (est), quai; Van Enda, quai; Victoria, port de, brise-lames; Whaletown, quai; Whiteman's Creek, quai; Whonnock, quai; Wilcox Landing, pilotis; Wyatt Bay, quai flottant.

YUKON

RIVIÈRES STEWART ET YUKON

Un arrêté en Conseil a été passé le 26 septembre 1925, autorisant le payement à la *British Yukon Navigation Company, Limited*, de la somme de $5,000.00, qui est le montant du crédit voté pour l'amélioration des rivières susmentionnées. Ce payement est considéré comme une contribution additionnelle pour défrayer le coût du barrage achevé l'an dernier sur la rivière Yukon Supérieure. Cet octroi a été accordé à condition que la compagnie s'engage à maintenir les rivières en bon état navigable, comme en 1924.

TRAVAUX DE DRAGAGE

DRAGAGE À L'ENTREPRISE ET À LA JOURNÉE, 1925-26

Anderson's Cove, N.-E.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Locke, ingénieur de district. Dragage à la main. Quantité de déblais enlevés: 500 verges cubes de sable et gravier (classe "B"), mesure prise sur place. Dépense totale: $300.00. L'ouvrage a été commencé le 1er octobre et terminé le 27 octobre. But des travaux: enlever un banc de sable et gravier, près du côté du port du brise-lames, pour faciliter le service des bateaux de pêche.

Anse-à-Fougère, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Payement autorisé: $49.96. L'ouvrage a été fait en octobre. But des travaux: enlever des cailloux pour améliorer l'accès à la grève.

Anse-à-Fougère, Rivière-au-Renard, Grand-Ruisseau, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Payement autorisé: $100.10. L'ouvrage a été fait en septembre. But des travaux: enlever des cailloux pour améliorer l'atterrage.

Anse-à-Louise (Anses Zeeder et Z. Blanchette), P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Payement autorisé: $97.95. L'ouvrage a été commencé en octobre et terminé en décembre. But des travaux: enlever des cailloux pour permettre aux pêcheurs de débarquer leur poisson.

Anse-à-Louise (Anses Fortin et Sainte-Croix), P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot ingénieur de district. Payement autorisé: $99.99. L'ouvrage a été commencé en juillet et terminé en août. But des travaux: enlever des cailloux pour permettre aux bateaux de pêche d'accoster à la grève, vis-à-vis des propriétés de W. Fortin et de Stanislas Sainte-Croix.

Anse-au-Griffon, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Dragage à la main. Payement autorisé: $350.00. L'ouvrage a été fait en octobre. But des travaux: enlever la batture de sable et gravier qui s'était formée le long de la jetée, sur la rive ouest de la rivière.

Atikokan, rivière, Ont.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Harcourt, ingénieur de district. Déblais enlevés: des souches et de l'argile. Dépense totale: $445.71. L'ouvrage a été commencé le 29 août et terminé le 28 septembre. But des travaux: déblayer et creuser la rivière pour améliorer la navigation des petits bateaux.

Belle River, Ont.—Contrat n° 14949 avec la *St. Clair Dredge and General Contracting Co.* Drague *St. Clair No. 1.* Quantité de déblais enlevés: 19,590 verges cubes, mesurées dans les chalands, à 58 cents par verge cube, et 1,363 verges cubes, mesurées sur place, à 38 cents par verge cube; classe "B": sable et argile. Payement autorisé: $11,880.14. Inspection et annonces: $487.33. Dépense totale: $12,367.47. L'ouvrage a été commencé le 19 août et terminé le 26 octobre. But des travaux: compléter le bassin de virage et améliorer l'entrée du chenal jusqu'à 10 pieds au-dessous du zéro de l'échelle d'étiage.

Bells' Channel, île La Have, N.-E.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Locke, ingénieur de district. Quantité de déblais enlevés: 700 verges cubes, mesurées sur place. Dépense totale: $500.00. L'ouvrage a été commencé le 31 août et terminé le 19 septembre. But des travaux: creuser un chenal pour permettre aux pêcheurs de débarquer leur poisson.

Bersimis, P.Q.—Contrat n° 15079 avec la *National Dock & Dredging Corporation Ltd.* Drague *New Welland.* Quantité de déblais enlevés: 29,800 verges cubes de sable, argile et cailloux (classe "B") à $1.05 par verge cube, mesure prise dans les chalands. Payement autorisé $22,800.00. Inspection et annonces: $174.76. Dépense totale: $22,974.76. L'ouvrage a été commencé le 28 septembre et terminé le 12 octobre. But des travaux: draguer le chenal.

Berthier, P.Q.—Contrat n° 14898 avec les Chantiers Manseau. Drague *B.S.L. No. 1.* Quantité de déblais enlevés: 98,982 verges cubes, de sable et d'argile (classe "B"), à 42 cents par verge cube, mesure prise dans les chalands. Payement autorisé: $41,572.44. Inspection et annonces: $847.14. Dépense totale: $42,419.58. L'ouvrage a été commencé le 4 mai et terminé le 29 juillet. But des travaux: avoir un chenal de 10 pieds jusqu'au quai, et un de 8 pieds, plus bas.

Berthier, P.Q.—Marché avec les Chantiers Manseau. Drague: *B.S.L. No. 1.* Quantité de déblais enlevés: 9,936 verges cubes d'argile (classe "B"), à 45 cents par verge cube, mesure prise dans les chalands. Dépense totale: $4,173.12. L'ouvrage a été commencé le 26 novembre 1924 et terminé le 4 décembre 1924. Payement pour travaux faits en 1924.

Bic, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Dragage à la main. Quantité de déblais enlevés: 1,355 verges cubes, mesure prise sur place, de cailloux, sable, argile et gravier. Payement autorisé: $1,514.12. Inspection: $19.00. Dépense totale: $1,533.12. L'ouvrage a été commencé en avril et terminé en novembre. But des travaux: draguer le chenal à partir du quai pour permettre aux bateaux d'entrer et de sortir, à mer basse.

Blind River, Ont.—Contrat n° 14733 avec *A. B. McLean & Sons.* Dragues: *McLean No. 3* et *F.R.B.* Quantité de déblais enlevés: 43,462 verges cubes de sable (classe "B"), à 48 cents par verge cube, mesure prise sur place. Payement autorisé: $18,773.59. Inspection, arpentage, etc.: $5,665.47. Dépense totale: $24,439.06. L'ouvrage a été commencé le 28 mai et terminé le 17 octobre. But des travaux: avoir un chenal sûr pour les bateaux partant des quais de *McFadden, Ltd.*

Blue Rocks, N.-E.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Locke, ingénieur de district. Dragage à la main. Quantité de déblais enlevés: 1,500 verges cubes, mesure prise sur place, de vase, sable, gravier et cailloux (classe "B"). Dépense totale: $703.82. L'ouvrage a été commencé le 26 août et terminé en octobre. But des travaux: creuser le chenal pour les bateaux de pêche.

Byng Inlet, Ont.—Contrat n° 14688 avec W. L. Forrest. Drague: *Menesetung.* Quantité de déblais enlevés: 3,500 verges cubes de roc (classe "A"), à $7.50 par verge cube, mesure prise sur place. Payement autorisé: $26,432.00. Inspection, etc.: $1,771.37. Dépense totale: $28,203.37. L'ouvrage a été commencé le 18 mars et terminé le 4 novembre. But des travaux: compléter l'élargissement du chenal dans les détroits de l'île Rabbit, rivière Still, afin d'améliorer la navigation.

Campbellton, débarcadère du bateau-passeur, N.-B.—Marché avec Félix Michaud. Drague: *Excavator.* Quantité de déblais enlevés: 689.9 verges cubes de vase et d'alluvions (classe "B"), à $1.12½ par verge cube, mesure prise dans les chalands. Payement autorisé: $776.14. Inspection: $28.00. Dépense totale: $804.14. L'ouvrage a été commencé le 1er septembre et terminé en octobre. But des travaux: enlever les déblais au débarcadère du bateau-passeur pour permettre à celui-ci d'accoster.

Cap-à-la-Baleine, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Dragage à la main. Quantité de déblais enlevés: 100 verges cubes, mesure prise sur place, de roc et de cailloux. Payement autorisé: $500.00. L'ouvrage a été fait en septembre. But des travaux: améliorer l'accès au port.

Cap-aux-Os, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Payement autorisé: $75.00. L'ouvrage a été commencé en juillet et terminé en octobre. But des travaux: enlever des cailloux qui obstruaient le havre des pêcheurs.

Cape Bald, N.-B.—Ouvrage à la journée avec la drague de D. Légère. Quantité de déblais enlevés: 3,734 verges cubes de sable, vase et pierre de lest (classe "B"), mesure prise sur place, à $24.00 par jour. Payement autorisé: $1,948.54. Inspection: $98.00. Dépense totale: $2,046.54. L'ouvrage a été commencé le 25 juin et terminé le 6 août. But des travaux: agrandir le bassin de mouillage pour les bateaux de pêche et les plus grands bateaux.

Cap-des-Rosiers (Anses Dunn), P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Payement autorisé: $149.60. L'ouvrage a été fait en juillet. But des travaux: enlever les cailloux afin de permettre d'atteindre la grève sur les propriétés de Grégoire, Jérôme et Richard Dunn.

Cap-des-Rosiers (Anses Dunn et Savage), P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Payement autorisé: $100.25. L'ouvrage a été fait en septembre. But des travaux: enlever des cailloux obstruant la grève vis-à-vis des propriétés de Théophile Dunn et Albert Savage.

Cap-des-Rosiers (Anses Dunn et Sainte-Croix), P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Payement autorisé: $100.10. L'ouvrage a été fait en octobre. But des travaux: enlever les cailloux obstruant la grève vis-à-vis des propriétés de Arthur Peter Dunn et Martial Sainte-Croix.

Cap-des-Rosiers (Anse Horace Dunn), P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Payement autorisé: $50.00. L'ouvrage a été commencé en juillet et terminé en août. But des travaux: enlever les cailloux obstruant l'accès à la grève.

Cap-des-Rosiers (Anse Israël O'Connor), P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Dragage à la main. Payement autorisé: $70.50. L'ouvrage a été fait en juin. But des travaux: enlever les cailloux obstruant l'accès à la grève.

Cap-des-Rosiers (Anses Riffon et Perrce), P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Payement autorisé: $150.00. L'ouvrage a été fait en juillet. But des travaux: enlever les cailloux obstruant les anses de Cyrille, Cléophas et Joseph Riffon et d'Edouard Perrce.

Cap-des-Rosiers (Anse M. Sainte-Croix), P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Payement autorisé: $50.00. L'ouvrage a été fait en juillet. But des travaux: enlever les cailloux afin d'améliorer le lot riverain.

Cape Cove, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Payement autorisé: $100.00. L'ouvrage a été commencé en octobre et terminé en novembre. But des travaux: enlever des cailloux afin de permettre aux bateaux de pêche de circuler.

Carey's Passage, N.-E.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Locke, ingénieur de district. Dragage à la main. Quantité de déblais enlevés: 2,000 verges cubes de sable, gravier et vase (classe "B"), mesure prise sur place. Payement autorisé: $2,500.26. Dépense totale: $2,519.76. L'ouvrage a été commencé le 12 mai et terminé le 15 juillet But des travaux: établir un passage raccourci pour les bateaux de pêche venant d'en dehors du passage Lennox à destination du havre des Habitants.

Chase, C.-B.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Doncaster ingénieur de district. Dépense totale: $49.00. But des travaux: enlever un vieux chaland.

Château-Richer, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Sabourin, ingénieur de district. Payement autorisé: $350.30. L'ouvrage a été commencé le 15 juin et terminé le 8 juillet. But des travaux: enlever des cailloux pour améliorer l'accès au quai.

Chatham, N.-B.—Marché avec la *Miramichi Dredging Co., Ltd.* Drague *Peter England.* Quantité de déblais enlevés: 1,408.3 verges cubes de vase et de billes (classe "B") à 65 cents par verge cube, mesure prise dans les chalands. Payement autorisé: $915.39. Inspection: $38.00. Dépense totale: $953.39. L'ouvrage a été commencé le 19 mai et terminé le 29 mai. But des travaux: draguer le lieu d'accostage de Ferryville et de Chatham.

Chatham, île Middle, N.-B.—Marché avec la *Miramichi Dredging Co., Ltd.* Drague: *Peter England.* Quantité de déblais enlevés: 1,568.4 verges cubes de sable, argile et déchets de sciage (classe "B"), à 62½ cents par verge cube, mesure prise dans les chalands. Payement autorisé: $980.25. Inspection: $38.00. Dépense totale: $1,018.25. L'ouvrage a été commencé le 28 octobre et terminé le 14 novembre. But des travaux: améliorer l'accès au quai de l'île, le bassin de virage et les abords de la cale.

Chegoggin, N.-E.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Locke, ingénieur de district. Dragage à la main. Quantité de déblais enlevés: 200 verges cubes de sable et gravier, mesure prise sur place. Payement autorisé: $149.47. L'ouvrage a été commencé le 7 novembre et terminé le 28 novembre. But des travaux: déblayer le chenal et le bassin afin de permettre aux bateaux de pêche de partir plus tôt à la faveur du courant.

Chenal Ecarté, Ont.—Marché avec la *Chatham Dredging & General Contracting Co.* Drague: *Rose Burgess,* à $10.00 l'heure. Payement autorisé: $150.00. L'ouvrage a été fait les 12 et 13 août. But des travaux: creusage d'un passage dans le banc de sable se trouvant dans le second chenal, à l'embouchure du Chenal Écarté.

Chester, canal, N.-E.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Locke, ingénieur de district. Quantité de déblais enlevés: 340 verges cubes de sable et gravier (classe "B"), mesure prise sur place. Payement autorisé: $168.25. L'ouvrage a été commencé en août et terminé en septembre. But des travaux: obtenir une profondeur d'eau suffisante pour le lancement et le halage des bateaux.

Chezzetcook-Est (Craft Beach), N.-E.—Marché avec la *Halifax Dredging Co., Ltd.* Drague *No. 2.* Quantité de déblais enlevés: 4,603 verges cubes de vase, à 40 cents par verge cube, mesure prise sur place. Payement autorisé: $1,841.20. Inspection: $84.00. Dépense totale: $1,925.20. L'ouvrage a été commencé le 31 octobre et terminé le 27 novembre. But des travaux: creuser un chenal de 2 pieds, à mer basse, pour aller jusqu'aux cabanes des pêcheurs.

Cobourg, Ont.—Contrat n° 14892 avec la *National Sand & Material Co., Ltd.* Drague: *Baxter Dick.* Quantité de déblais enlevés: 11,380.8 verges cubes de sable et d'alluvions (classe "B") à 50 cents par verge cube, mesure prise dans les chalands. Payement autorisé: $5,690.40. Inspection et annonces: $91.23. Dépense totale: $5,781.63. L'ouvrage a été commencé le 13 juillet et terminé le 31 août. But des travaux: permettre aux bateaux de la traversée de circuler aux abords du port en tout temps de l'année.

Collingwood, Ont.—Marché avec la *C. S. Boone Dredging & Construction Co., Ltd.* Drague: *General Meade.* Quantité de déblais enlevés: 1,300 verges cubes de cailloux, roc et vase, à raison de $20.00 à $30.00 par heure. Payement autorisé: $5,470.00. L'ouvrage a été commencé le 5 octobre et terminé le 27 octobre. But des travaux: déblayer le chenal.

Collingwood, Ont.—Contrat n° 14904 avec la *C. S. Boone Dredging & Construction Co., Ltd.* Drague: *General Meade.* Quantité de déblais enlevés: 798.2 verges cubes de matériaux de la classe "A", à $14.12 par verge cube, 7,738 verges cubes de roc, vase, cailloux, argile et tuf (classe "B"), à 90 cents par verge cube, mesure prise sur place. Payement autorisé: $18,234.78. Inspection et annonces: $1,439.70. Dépense totale: $19,674.48. L'ouvrage a été commencé le 11 juin et terminé le 2 novembre. But des travaux: agrandir la superficie navigable du port et du chenal.

Courtenay, rivière, C.-B.—Contrat n° 14985 avec l'*Arnett Dredging, Towing & Salvage Co., Ltd.* Drague: *Victoria.* Quantité de déblais enlevés: 37,932 verges cubes de sable, gravier et souches (classe "B"), à 17 cents par verge cube, mesure prise sur place. Payement autorisé: $6,448.44. Inspection, etc.: $440.96. Dépense totale: $6,889.40. L'ouvrage a été commencé le 23 juillet et terminé le 17 octobre. But des travaux: entretenir le chenal dragué dans la rivière Courtenay.

Courtenay, rivière, C.-B.—Marché avec la *North-Western Dredging Co.* Drague: *Bucyrus.* Quantité de déblais enlevés: 10,133 verges cubes de sable, alluvions et gravier (classe "B"), à 45 cents par verge cube, mesure prise dans les chalands. Payement autorisé: $4,000.00. Inspection: $165.10. Dépense totale: $4,165.10. L'ouvrage a été commencé le 10 mars et terminé le 24 mars. But des travaux: empêcher la formation de battures vis-à-vis de la brèche entre l'amas de déblais de 1925 et les déblais déposés, il y a quelques années, par la drague *King Edward.*

Courtenay, rivière, C.-B.—Marché avec l'*Arnett Dredging, Towing & Salvage Co., Ltd.* Drague: *Victoria.* Quantité de déblais enlevés: 8,700 verges cubes de sable, gravier, argile, cailloux, souches, pilotis (classe "B"), mesure prise sur place; $110.00 par jour. Payement autorisé: $4,908.75. Inspection: $445.30. Dépense totale: $5,354.05. L'ouvrage a été commencé le 17 octobre et terminé le 1er décembre. But des travaux: améliorer les conditions dans la rivière.

Cowichan, Lac, C.-B.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Forde, ingénieur de district. Payement autorisé: $295.25. L'ouvrage a été commencé en septembre et terminé en octobre. But des travaux: enlever les souches et les billes obstruant le passage des bateaux sur le lac Cowichan.

Cross Point, P.Q.—Contrat n° 14659 avec Félix Michaud. Drague: *Excavator.* Quantité de déblais enlevés: 4,741.8 verges cubes de vase (classe "B"), à $1.25 par verge cube, mesure prise dans les chalands. Payement autorisé: $5,703.16. Inspection: $172.00 Dépense totale: $5,875.16. L'ouvrage a été commencé le 2 juillet et terminé le 19 septembre. But des travaux: draguer le bassin afin de permettre au bateau-passeur de venir au quai, à mer basse.

Des-Îlets, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Payement autorisé: $499.50. L'ouvrage a été fait en juillet. But des travaux: améliorer la navigation pour les bateaux de pêche, en enlevant les cailloux.

Doucet's Landing, P.Q.—Contrat n° 14908 avec la *National Dock & Dredging Corporation, Ltd.* Drague: *New Welland.* Quantité de déblais enlevés: 51.2 verges cubes de cailloux (classe "A"), à $8.00 par verge cube, mesure prise sur place, et 49,372 verges cubes de sable et d'argile (classe "B"), à 49 cents par verge cube, mesure prise dans les chalands. Payement autorisé: $24,601.88. Inspection, etc.: $459.68. Dépense totale: $25,061.56. L'ouvrage a été commencé le 27 juin et terminé le 1er août. But des travaux: améliorer le service de traversée entre Doucet's Landing et Trois-Rivières.

East River, N.-E.—Contrat n° 15089 avec la *Halifax Dredging Co.* Drague: *Ferguson.* Quantité de déblais enlevés: 16,905.5 verges cubes de vase (classe "B"), à 70 cents par verge cube, mesure prise dans les chalands. Payement autorisé: $12,318.50. Inspection, etc.: $440.50. Dépense totale: $12,759.00. L'ouvrage a été commencé le 19 octobre et interrompu pour la saison, le 28 novembre. But des travaux: draguer le chenal dans la rivière conduisant du port de Pictou à Trenton et à New Glasgow.

Esquimalt, port, (vieux bassin de radoub), C.-B.—Marché avec la *North Western Dredging Co., Ltd.* Quantité de déblais enlevés: 1,790 verges cubes d'alluvions (classe "B"), mesure prise sur place, $250.00 par jour. Payement autorisé: $500.00. L'ouvrage a été commencé le 15 février et terminé le 16 février. But des travaux: creuser les assises de la pile en encaissement du vieux bassin de radoub.

Étang-des-Caps (I.-M.), P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Payement autorisé: $365.59. L'ouvrage a été commencé en septembre et terminé en novembre. But des travaux: enlever à la mine du roc dans le chenal.

False Creek, C.-B.—Marché avec la *Vancouver Dredging & Salvage Co.* Quantité de déblais enlevés: 4,873 verges cubes d'alluvions et charbon fin à 46 cents par verge cube, mesure prise sur place. Payement autorisé: $2,241.58. Inspection, etc.: $95.83. Dépense totale: $2,337.41. L'ouvrage a été commencé le 19 mai et terminé le 4 juin. But des travaux: draguer en avant des usines de la *Vancouver Gas Co.*

Fraser, rivière, C.-B.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Worsfold, ingénieur de district. Payement autorisé: $2,532.32. L'ouvrage a été commencé le 23 mai et terminé le 31 juillet. But des travaux: enlever des souches et d'autres obstructions dans la partie supérieure de la rivière Fraser inférieure.

Fraser, rivière, C.-B.—Marché avec la *Pacific Construction Co., Ltd.* Drague: *Portland.* Quantité de déblais enlevés: 17,580 verges cubes de matériaux de la classe "B", mesure prise dans les chalands. Louage de l'outillage: $725.00. Dépense totale: $4,269.00. L'ouvrage a été commencé le 30 juin et terminé le 7 juillet. But des travaux; améliorer la navigation.

Fraser, rivière, C.-B.—Ouvrage à la journée. Payement autorisé: $5,775.92. L'ouvrage a été commencé en avril 1925 et terminé en février 1926. But des travaux: arpentage et inspection pour le dragage.

Gananoque, Ont.—Contrat n° 14992 avec *Randolph Macdonald Co.* Drague: *R. M. No. 7.* Quantité de déblais enlevés: 9,426 verges cubes de vase (classe "B"), à 65 cents par verge cube, mesure prise sur place. Payement autorisé: $6,126.90. Inspection et annonces: $242.27. Dépense totale: $6,369.17. L'ouvrage a été commencé le 14 août et terminé le 15 septembre. But des travaux: creuser le chenal entre l'île Tidd et l'île Hay, dans le fleuve Saint-Laurent.

Goderich, Ont.—Contrat n° 14909 avec W. L. Forrest. Drague: *W. L. Forrest.* Quantité de déblais enlevés: 218.5 verges cubes de cailloux (classe "A"), à $3.17 par verge cube, mesure prise sur place, et 114,293 verges cubes de sable, alluvions, argile dure et gravier (classe "B"), à 45 cents par verge cube, mesure prise dans les chalands. Payement autorisé: $52,124.49. L'ouvrage a été commencé le 2 juin et interrompu pour la saison, le 11 décembre. But des travaux: élargir le chenal d'entrée existant, dans le havre extérieur, et agrandir le bassin de virage dans le havre intérieur.

Grand-Chlorydormes, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Payement autorisé: $100.00. L'ouvrage a été fait en septembre. But des travaux: enlever les cailloux pour faciliter le déchargement du poisson.

Grand-Étang et Saint-Hélier, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Payement autorisé: $51.13. L'ouvrage a été commencé en juillet et terminé en octobre. But des travaux: enlever les cailloux obstruant le havre, à l'embouchure du ruisseau Échalotte.

Grande-Grève, Anse Bernier, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Payement autorisé: $50.00. L'ouvrage a été fait en septembre. But des travaux: enlever les cailloux obstruant l'atterrage.

Grande-Grève, Anse Boulet, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Payement autorisé: $50.00. L'ouvrage a été fait en octobre. But des travaux: enlever les cailloux obstruant le port.

Grande-Grève, Anse Langlois, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Payement autorisé: $100.00. L'ouvrage a été commencé en juillet et terminé en septembre. But des travaux: enlever les cailloux obstruant le port.

Grande-Grève, Anse Smith, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Payement autorisé: $50.00. L'ouvrage a été fait en juillet. But des travaux: enlever les cailloux pour améliorer l'atterrage.

Grande-Vallée, Anse Alexis Bernatchez, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Payement autorisé: $110.60. L'ouvrage a été fait en juillet. But des travaux: enlever des cailloux obstruant l'accès à la grève.

Grande-Vallée, Anse Elzéar Bernatchez, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Payement autorisé: $49.06. L'ouvrage a été fait en août. But des travaux: enlever des cailloux obstruant le port.

Grande-Vallée, Anse Collin, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Payement autorisé: $199.98. L'ouvrage a été fait en octobre. But des travaux: enlever les cailloux afin d'améliorer le port.

Grande-Vallée, Anse Coté, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Payement autorisé: $49.75. L'ouvrage a été fait en août. But des travaux: enlever des cailloux obstruant l'accès à la grève, vis-à-vis de la propriété de Pierre Coté.

Grande-Vallée, Anse Colombe, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Payement autorisé: $98.96. L'ouvrage a été commencé en août et terminé en novembre. But des travaux: enlever une partie du rocher obstruant le port.

Grande-Vallée, Anse Fournier, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Payement autorisé: $31.80. L'ouvrage a été fait en août. But des travaux: enlever des cailloux afin d'améliorer le port.

Hamilton Cove, Portneuf, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Sabourin. Dragage à la main. Quantité de déblais enlevés: 120 verges cubes de sable (classe "B"), mesure prise dans les chalands. Payement autorisé: $160.00. L'ouvrage a été commencé le 13 octobre et terminé le 24 octobre. But des travaux: niveler le lit de la rivière, près du quai, afin d'améliorer l'atterrage.

Hollyburn, C.-B.—Marché avec l'*Arnett Dredging, Towing & Salvage Co.* Dragues à godet et à cuiller. Quantité de déblais enlevés: 4,976 verges cubes de matériaux de la classe "B" à 50 cents par verge cube, mesure prise sur place. Payement autorisé: $2,488.00. L'ouvrage a été commencé le 2 juillet et terminé le 25 novembre. But des travaux: draguer le bassin au quai jusqu'à 8 pieds au-dessous de l'eau basse.

Honey Harbour, Ont.—Contrat n° 14706 avec Théophile Light. Drague: *Hackett.* Quantité de déblais enlevés: 483.5 verges cubes de roc et de cailloux (classe "A"), à $9.00 par verge cube, mesure prise sur place, et 6,084 verges cubes d'argile, vase, sable et gravier (classe "B"), à 70 cents par verge cube, mesure prise dans les chalands. Payement autorisé: $7,690.81. Inspection, etc.: $1,540.17. Dépense totale: $9,230.98. L'ouvrage a été commencé le 18 mai et interrompu pour la saison le 10 octobre. But des travaux: draguer le chenal principal pour permettre aux bateaux de circuler entre Midland et Parry Sound, via Honey Harbour.

Hunt's Point, N.-E.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Locke, ingénieur de district. Dragage à la main. Quantité de déblais enlevés: 133 verges cubes de cailloux (classe "B") à 60 cents par verge cube, mesure prise sur place. Dépense totale: $80.50. L'ouvrage a été commencé le 27 octobre et terminé le 31 octobre. But des travaux: enlever des cailloux le long de la tête du quai.

Île-aux-Raisins, P.Q.—Contrat n° 14923 avec Aimé Laperrière. Dragues: *E. Simoneau No. 1* et *E. Simoneau No. 2.* Quantité de déblais enlevés: 8,529 verges cubes de vase, argile, sable et herbes (classe "B") à 30 cents par verge cube de déblais jetés pardessus bord, mesure prise sur place. Payement autorisé: $2,558.70. Inspection et annonces: $331.79. Dépense totale: $2,890.49. L'ouvrage a été commencé le 17 juin et terminé le 22 août. But des travaux: draguer le chenal de l'île du Moine, séparant l'île du Moine de l'île aux Raisins, en lui donnant un débouché dans le fleuve Saint-Laurent.

Inverness, N.-E.—Marché avec R. E. McLeod Drague hydraulique. Quantité de déblais enlevés: 6,982.6 verges cubes de sable, vase, argile et pierre de lest (classe "B"), à 30 cents par verge cube, mesure prise sur place. Payement autorisé: $2,094.78. L'ouvrage a été commencé le 8 septembre et terminé le 27 novembre. But des travaux: draguer le chenal pour permettre aux bateaux de pêche et aux petits bateaux d'entrer dans le port.

Jeannette's Creek, Ont.—Marché avec la *Chatham Dredging & General Contracting Co.* Drague: *E-Zee-Bee.* Quantité de déblais enlevés: 11,558 verges cubes de sable et d'argile (classe "B") à 22½ cents par verge cube, mesure prise sur place. Payement autorisé: $2,600.55. Inspection: $55.50. Dépense totale: $2,656.05. L'ouvrage a été commencé le 8 août et terminé le 20 août. But des travaux: draguer le chenal entre la gare du N.-C., à Jeannette's Creek, et la rivière Thames, afin de faciliter l'industrie de de la pêche.

Jersey Cove, Anses Fortin et O'Connor, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Payement autorisé: $100.05. L'ouvrage a été fait en août. But des travaux: enlever des cailloux pour améliorer l'accès au rivage.

Jersey Cove, Anse l'Abbé, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Payement autorisé: $100.00. L'ouvrage a été commencé en août et terminé en septembre. But des travaux: enlever des cailloux pour améliorer l'accès au rivage.

Jersey Cove, Anses Packwood et Giasson, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Payement autorisé: $200.00. L'ouvrage a été fait en septembre. But des travaux; enlever les cailloux obstruant l'accès au rivage.

Jersey Cove, Anse Principale, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Payement autorisé: $175.00. L'ouvrage a été fait en août. But des travaux: enlever les cailloux que la glace et le courant avaient déposé dans le port.

Joggins, N.-E.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Locke, ingénieur de district. Dragage à la main. Quantité de déblais enlevés: 500 verges cubes de gravier et de vase (classe "B"), mesure prise sur place. Payement autorisé: $596.30. L'ouvrage a été commencé le 1er mai et terminé le 23 mai. But des travaux: déblayer le bassin au quai de la Cie du Charbon.

Kincardine, Ont.—Contrat n° 14912 avec la *Randolph Macdonald Co.* Drague: *R.M.C. No. 10.* Quantité de déblais enlevés: 20,779 verges cubes de sable et d'argile (classe "B") à 53 cents par verge cube, mesure prise dans les chalands. Payement autorisé: $11,012.87. Inspection et annonces: $442.03. Dépense totale: $11,454.90. L'ouvrage a été commencé le 29 juin et terminé le 5 août. But des travaux: draguer le chenal jusqu'à 17 pieds, ainsi que l'espace entre les quais.

Kinojevis, rivière, P.Q.—Marché avec V. Villeneuve. Dragage à la main. Quantité de déblais enlevés: 250 verges cubes de roc et de cailloux (classe "A") et 450 verges cubes de gravier et de pierre (classe "B"), mesure prise sur place. Payement autorisé: $1,300.00. L'ouvrage a été commencé le 15 septembre et terminé en novembre. But des travaux: améliorer la navigation des rapides Flat.

Laflamme, rivière, P.Q.—Marché avec O. Naud. Payement autorisé: $450.00. L'ouvrage a été commencé le 3 septembre et terminé le 24 septembre. But des travaux: enlever sept amoncellement de vieilles pièces de bois et des arbres suspendus, dans la rivière, près de Barrante.

L'anse-au-Beaufils, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Dragage du sable avec des dragues à main. Payement autorisé: $162.75. L'ouvrage a été commencé en juin et terminé en juillet. But des travaux: enlever les obstructions de l'embouchure de la rivière.

Lévis, P.Q.—Marché avec la *National Dock & Dredging Corporation Co., Ltd.* Drague: *Derrick No. 6.* Quantité de déblais enlevés: 3,350 verges cubes de sable, alluvions, argile, déchets de sciage (classe "B") à 80 cents par verges cubes, mesure prise dans les chalands. Payement autorisé: $2,680.00. Inspection: $110.00. Dépense totale: $2,790.00. L'ouvrage a été commencé le 24 octobre et terminé le 18 novembre. But des travaux: draguer le bassin d'abri à l'extrémité d'aval du quai en eau profonde.

Lower Rose Bay, N.-E.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Locke, ingénieur de district. Dragage à la main. Quantité de déblais enlevés: 510 verges cubes de vase et de roc, mesure prise sur place. Payement autorisé: $459.10. L'ouvrage a été commencé le 16 octobre et terminé le 11 décembre. But des travaux: creuser un chenal à travers le rocher, et draguer le chenal.

Lunenburg, N.-E.—Contrat n° 14900 avec les *Acadia Contractors.* Drague: *New Brunswick No. 1.* Quantité de déblais enlevés: 125,105 verges cubes de vase (classe "B") à 52 cents par verge cube, mesure prise dans les chalands. Payement autorisé: $65,054.60. Inspection et annonces: $1,134.43. Dépense totale: $66,189.03. L'ouvrage a été commencé le 18 mai et terminé le 18 novembre. But des travaux: draguer le bassin de mouillage.

Lunenburg, chantiers de Smith & Rhuland, N.-E.—Marché avec les *Acadia Contractors.* Drague: *New Brunswick No. 1.* Quantité de déblais enlevés: 2,020 verges cubes de vase (classe "B") à 52 cents par verge cube, mesure prise dans les chalands. Payement autorisé: $1,050.40. Inspection: $10.00. Dépense totale: $1,060.40. L'ouvrage a été fait en juin. But des travaux: améliorer le service des chantiers.

Madeleine, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Payement autorisé: $50.98. L'ouvrage a été fait en novembre. But des travaux: enlever des cailloux obstruant le port à l'embouchure de la crique.

Mahone Bay, N.-E.—Marché avec les *Acadia Contractors.* Drague: *New Brunswick No. 1.* Quantité de déblais enlevés: 12,126 verges cubes de vase et bran de scie (classe "B"), mesure prise dans les chalands. $250.00 par jour. Payement autorisé: $4,500.00. Inspection: $72.00. Dépense totale: $4,572.00. L'ouvrage a été commencé le 13 juin et terminé le 2 juillet. But des travaux: draguer une tranchée de l'eau profonde aux chantiers Burgoyne avec un embranchement jusqu'au quai d'E. Ernst.

Malagash, N.-E.—Contrat n° 14947 avec la *Halifax Dredging Co., Ltd.* Drague: *Ferguson.* Quantité de déblais enlevés: 18,458.6 verges cubes d'argile dure (classe "B") à $1.20 par verge cube, mesure prise dans les chalands, 273.3 verges cubes d'argile dure (classe "B") à 80 cents par verge cube, jetée pardessus bord, mesure prise dans les chalands, et 17.76 verges cubes de cailloux (classe "A") à $9.00 par verge cube, mesure prise sur place. Payement autorisé: $22,127.50. Inspection, etc.: $286.26. Dépense totale: $22,413.76. L'ouvrage a été commencé le 31 juillet et terminé le 12 septembre. But des travaux: draguer le bassin du quai public et le chenal y conduisant.

Matane, P.Q.—Contrat n° 14709 avec la *St. John Dry Dock & Shipbuilding Co., Ltd.* Drague: *Excelsior.* Quantité de déblais enlevés: 259.1 verges cubes de cailloux (classe "A") à $4.50 par verge cube, mesure prise sur place: 124,169 verges cubes d'argile, gravier, vase et sable (classe "B") à 37 cents par verge cube, mesure prise sur place: 15,606 verges cubes d'argile, gravier, vase, sable, déblais jetés pardessus bord (classe "B") à 24⅔ cents par verge cube, mesure prise sur place. Payement autorisé: $45,871.04. L'ouvrage a été commencé le 22 avril et interrompu pour la saison, le 10 octobre. But des travaux: amélioration du port.

McLean, goulet, baie Miramichi, N.-B.—Marché avec la *Miramichi Dredging Co.* Drague: *Peter England.* Quantité de déblais enlevés: 3,829 verges cubes d'argile, sable, vase, gravier et roc (classe "B") à $1.30 per verge cube, mesure prise dans les chalands. Payement autorisé: $4,977.70. Inspection: $217.15. Dépense totale: $5,194.85. L'ouvrage a été commencé le 15 juillet et terminé le 18 septembre. But des travaux: procurer un abri aux bateaux de pêche.

McNair's Cove, N.-E.—Marché avec la *Halifax Dredging Co.* Drague: *Squid.* Quantité de déblais enlevés: 1,531 verges cubes de sable, vase, gravier et roc (classe "B") à 85 cents par verge cube, mesure prise dans les chalands. Payement autorisé: $1,301.35. Inspection: $53.87. Dépense totale: $1,355.22. L'ouvrage a été commencé le 26 août et terminé le 28 octobre. But des travaux: procurer un refuge aux bateaux de pêche et autres fréquentant la baie.

Meaford, Ont.—Contrat n° 14983 avec la *C. S. Boone Dredging & Construction Co., Ltd.* Drague: *General Meade.* Quantité de déblais enlevés: 16,545 verges cubes de vase, gravier et cailloux (classe "B") à 52 cents par verge cube, mesure prise dans les chalands. Payement autorisé: $8,603.40. Inspection et annonces: $260.09. Dépense totale: $8,863.49. L'ouvrage a été commencé le 1er septembre et terminé le 29 septembre. But des travaux: creuser le port jusqu'à 19 pieds.

Midland, Ont.—Marché avec la *Randolph Macdonald Co.* Drague *R.M.C. No. 10.* Dix heures à $40.00 par heure. Payement autorisé: $400.00. L'ouvrage a été fait en octobre. But des travaux: enlever des cailloux près du quai de la *Midland Shipbuilding Co.*

Midland, Ont.—Contrat n° 14978 avec la *Randolph Macdonald Co.* Drague: *R.M.C. No. 10.* Quantité de déblais enlevés: 21.1 verges cubes de cailloux (classe "A") à $5.00 par verge cube, mesure prise sur place; 56,456 verges cubes d'escarbilles, argile, gravier, alluvions et billes (classe "B") à 58 cents par verge cube, mesure prise dans les chalands. Payement autorisé: $32,849.98. Inspection, etc.: $1,591.34. Dépense totale: $34,441.32. L'ouvrage a été commencé le 1er septembre et interrompu pour la saison, le 9 décembre. But des travaux: creuser le chenal jusqu'à 24 pieds au-dessous de la cote 580.

Minasville, N.-E.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Locke, ingénieur de district. Dragage à la main. Quantité de déblais enlevés: 1,200 verges cubes de sable et gravier (classe "B"), mesure prise sur place. Payement autorisé: $657.74. L'ouvrage a été commencé le 24 août et terminé le 15 octobre. But des travaux: draguer près du quai public.

Miramichi Nord-Ouest, rivière, N.-B.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Stead, ingénieur de district. Quantité de déblais enlevés: 101 souches et billes. Payement autorisé: $50.50. But des travaux: déblayer la rivière.

Mitchell's Bay, Ont.—Contrat n° 14683 avec la *Chatham Dredging & General Contracting Co., Ltd.* Drague: *E.-Zee-Bee.* Quantité de déblais enlevés: 43,428 verges cubes d'argile et de sable (classe "B") à 22½ cents par verge cube, mesure prise sur place. Payement autorisé: $9,771.30. Inspection et honoraires d'avocat: $1,009.31. Dépense totale: $10,780.61. L'ouvrage a été commencé le 9 avril et terminé le 12 juin. But des travaux: finir le creusage du chenal jusqu'à 7 pieds, à partir du Chenal Ecarté jusqu'au village de Mitchell's Bay.

Mosher's Bay, N.-E.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Locke, ingénieur de district. Dragage à la main. Quantité de déblais enlevés: 900 verges cubes de cailloux, sable et gravier (classe "B"), mesure prise sur place. Payement autorisé: $461.00 L'ouvrage a été commencé le 1er septembre et terminé le 17 novembre. But des travaux: enlever des cailloux et de la pierre de lest du brise-lames, que la mer avait jetés dans le port.

Naas et Skeena, rivières, C.-B.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Forde, ingénieur de district. Arrache-souches *Bobolink*. Quantité de déblais enlevés: 478 souches. Dépense totale: $15,953.11. L'ouvrage a été commencé le 3 avril et interrompu le 15 septembre. But des travaux: enlever des souches des pêcheries au saumon dans les rivières Naas et Skeena, 117 souches de la rivière Naas et 361 dans la rivière Skeena.

Necum-Teuch, N.-E.—Marché avec la *Halifax Dredging Co.* Drague: *No. 2.* Quantité de déblais enlevés: 5,794 verges cubes de vase, gravier et cailloux (classe "B"), mesure prise dans les chalands. $250.00 par jour. Payement autorisé: $4,750.00. Inspection: $66.50. Dépense totale: $4,816.50. L'ouvrage a été commencé le 17 août et terminé le 9 septembre. But des travaux: améliorer le bassin de mouillage, devant et sur les côtés du quai.

Newcastle ou Bridgetown, N.-B.—Marché avec la *Miramichi Dredging Co.* Drague: *Peter England.* Quantité de déblais enlevés: 795.2 verges cubes de vase, gravier et dosses (classe "B") à 55 cents par verge cube, mesure prise dans les chalands. Payement autorisé: $437.36. Inspection: $20.00. Dépense totale: $457.36. L'ouvrage a été commencé le 19 juin et terminé le 24 juin. But des travaux: draguer le bassin au quai de la *Sinclair Lumber Co.*

Nicolet, P.Q.—Contrat n° 15000 avec la *National Dock & Dredging Corporation Ltd.* Dragues: *New Welland* et *C. H. No. 6.* Quantité de déblais enlevés: 54,537 verges cubes d'argile, sable, gravier et cailloux (classe "B"), à 35 cents par verge cube, mesure prise dans les chalands. Payement autorisé: $19,087.95. Inspection, etc.: $2,026.22. Dépense totale: $21,114.17. L'ouvrage a été commencé le 5 septembre et terminé le 21 novembre. But des travaux: élargir et approfondir le chenal.

Notre-Dame-des-Sept-Douleurs, P.Q.—Ouvrage fait à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Payement autorisé: $150.00. L'ouvrage a été fait en octobre. But des travaux: enlever les gros cailloux, près du quai, dans le chenal qui conduit à l'Anse-à-Richardière.

Ogden's Pond, N.-E.—Ouvrage fait à la journée sous la direction de M. Locke, ingénieur de district. Creusage à la main. Quantité de déblais enlevés: 80 verges cubes, mesure prise sur place. (Classe B). Payement autorisé: $100.00. L'ouvrage a été commencé le 1er septembre et terminé le 8 septembre. But des travaux: creuser le passage entre les ouvrages de protection.

Okanagan, C.-B.—Ouvrage fait à la journée sous la direction de M. Doncaster, ingénieur de district. Payement autorisé: $695.96. L'ouvrage a été commencé en juin et terminé en août. But des travaux: réparer la coque du chaland de la sonnette.

Oliphant, Ont.—Marché avec T. H. McKenzie; drague hydraulique. Quantité de déblais enlevés: 1,637 verges cubes de sable (classe B) à 35 cents par verge cube, mesure prise sur place. Payement autorisé: $572.95. L'ouvrage a été commencé le 7 septembre et interrompu pour la saison le 7 décembre. But des travaux: creuser un chenal jusqu'au quai.

Orillia, Ont.—Marché avec la *Randolph Macdonald Co., Ltd.;* chaland à grue. Quantité de déblais enlevés: 991 verges cubes de vase et d'argile, (classe B), à $1.10 par verge cube, mesure prise sur place. Payement autorisé: $1,090.10. Inspection: $46.60. Dépense totale: $1,136.70. L'ouvrage a été commencé le 15 mai et terminé le 21 mai. But des travaux: encourager l'établissement de chantiers de construction maritime.

Osborne, N.-E.—Ouvrage fait à la journée sous la direction de M. Locke, ingénieur de district. Quantité de déblais enlevés: 40 verges cubes de gros cailloux, mesure prise sur place. Payement autorisé: $197.70. L'ouvrage a été commencé le 2 novembre et terminé le 6 novembre. But des travaux: enlever les gros cailloux sur le côté intérieur du brise-lames.

Owen Sound, Ont.—Contrat n° 14916 avec la *Canadian Dredging Co., Ltd.*; drague *Primrose.* Quantité de déblais enlevés: 234,227.5 verges cubes de sable, alluvions, tuf (classe B), à 43 cents par verge cube, mesure prise sur place. Payement autorisé: $81,460.00. L'ouvrage a été commencé le 25 juillet et terminé le 4 novembre. But des travaux: creuser le port, le chenal et le bassin.

Parrsboro, N.-E.—Ouvrage fait à la journée sous la direction de M. Locke, ingénieur de district. Quantité de déblais enlevés: 1,215 verges cubes de vase et argile (classe B), mesure prise sur place. Payement autorisé: $1,473.76. L'ouvrage a été commencé le 16 octobre et terminé le 28 novembre. But des travaux: donner le mouillage nécessaire au vaisseau subventionné, au quai McCulloch.

Parrsboro, N.-E.—Contrat n° 14755 avec la *Minas Basin Dredging Co., Ltd.*; drague *Beacon Bar*. Quantité de déblais enlevés: 11,170.1 verges cubes d'argile, gravier, sable, roc (classe B), à $1.25 par verge cube, mesure prise sur place. Payement autorisé: $14,228.95. L'ouvrage a été commencé le 12 mai et terminé le 20 août. But des travaux: améliorer le chenal qui conduit au quai.

Pembroke, Ont.—Contrat n° 14462 avec *Wm. Bermingham & Sons;* drague *Patricia*. Quantité de déblais enlevés: 77,727 verges cubes d'argile, sable, alluvions, gravier (classe B), à 67 cents par verge cube; mesure prise sur place. Payement autorisé: $52,077.09. L'ouvrage a été commencé le 1er juin et terminé le 27 septembre. But des travaux: creuser sur le lot de grève de Cockburn et dans le bassin du port.

Penetanguishene, Ont.—Contrat n° 15097 avec Théophile Light; drague: *Hackett*. Quantité de déblais enlevés: 19,479.2 verges cubes d'alluvions, argile, tuf, sable, vase, pierre, billes (classe B), à 80 cents par verge cube, mesure prise sur place. Payement autorisé: $15,583.36. Inspection et annonces: $473.76. Dépense totale: $16,057.12. L'ouvrage a été commencé le 17 octobre et terminé le 18 décembre. But des travaux: creuser le chenal au quai de la *Breithhaupt Leather Co.*

Pentecôte, rivière, P.Q.—Contrat n° 14653 avec la *Canadian Dredging Co., Ltd.;* drague: *O'Connor-Dick*. Quantité de déblais enlevés: 4,515 verges cubes de sable (classe B), à 52 cents par verge cube, mesure prise dans les chalands. Payement autorisé: $4,178.01. Inspection: $80.00. Dépense totale: $4,258.01. L'ouvrage a été commencé le 14 septembre et terminé le 30 septembre. But des travaux: creuser un chenal pour conduire au quai de la St. Maurice Lumber Co.

Petite-Anse, P.Q.—Ouvrage fait à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Payement autorisé: $99.99. L'ouvrage a été fait en septembre. But des travaux: enlever les gros cailloux qui obstruaient le port.

Petit-Cap, Anse-Petit-Cap, P.Q.—Ouvrage fait à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Payement autorisé: $180.00. L'ouvrage a été commencé en août et terminé en novembre. But des travaux: enlever les gros cailloux pour améliorer l'accès à la grève.

Petit-Cap, Anse-Béland, P.Q.—Ouvrage fait à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Payement autorisé: $50.75. L'ouvrage a été commencé en septembre et terminé en octobre. But des travaux: enlever les gros cailloux qui obstruaient le chenal qui conduit à la grève.

Petit-Cap, Anse-Dosithée Denis, P.Q.—Ouvrage fait à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Payement autorisé: $49.75.—L'ouvrage a été fait en août. But des travaux: enlever les gros cailloux pour améliorer l'atterrage.

Petit-Cap, Anse-E. Denis, P.Q.—Ouvrage fait à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Payement autorisé: $50.00. L'ouvrage a été fait en juillet. But des travaux: enlever les gros cailloux qui obstruaient l'accès à la grève.

Petit-Cap, Anse-Jalbert, P.Q.—Ouvrage fait à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Payement autorisé: $49.79. L'ouvrage a été fait en août. But des travaux: enlever les gros cailloux qui obstruaient l'accès à la grève

Petit-Cap, Fame Point, P.Q.—Ouvrage fait à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Payement autorisé: $76.00. L'ouvrage a été fait en octobre. But des travaux: enlever les gros cailloux qui obstruaient l'accès à la grève.

Petit-Cap, Ruisseau-à-l'Ail, P.Q.—Ouvrage fait à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Payement autorisé: $50.00. L'ouvrage a été fait en octobre. But des travaux: enlever les gros cailloux qui obstruaient l'accès à la grève.

Petit-Chlorydormes, P.Q.—Ouvrage fait à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Payement autorisé: $150.00. L'ouvrage a été fait en octobre. But des travaux; enlever les gros cailloux pour la sécurité des bateaux de pêche, à marée basse.

Petit-de-Grat, N.-E.—Contrat n° 14997, avec la *Atlantic Dredging Co., Ltd.*; drague *Pepperel*. Quantité de déblais enlevés: 5,724.9 verges cubes de vase, argile, gravier, gros cailloux (classe B), à 58⅔ cents par verge cube, mesure prise sur place, les déblais ayant été rejetés par-dessus bord. Payement autorisé: $7,609.77. Inspection, etc.; $590.00. Dépense totale: $8,200.67. L'ouvrage a été commencé le 20 août et interrompu, pour la saison, le 2 décembre. But des travaux: enlever la batture à l'entrée du chenal qui conduit au port.

Petite-Rivière-Est, J. B. Lelièvre, P.Q.—Ouvrage fait à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Payement autorisé: $99.75. L'ouvrage a été fait en octobre. But des travaux: enlever les gros cailloux aux abords de la grève.

Petite-Rivière, N.-E.—Ouvrage fait à la journée sous la direction de M. Locke, ingénieur de district. Quantité de déblais enlevés: 1,500 verges cubes de sable (classe B), mesure prise sur place. Payement autorisé: $622.00. L'ouvrage a été commencé le 1er juin et terminé le 16 juillet. But des travaux: creuser des chenaux allant du chenal principal à divers postes de pêche.

Petit-Sault, P.Q.—Ouvrage fait à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district; dragage à la main. Payement autorisé: $100.00. L'ouvrage a été fait en octobre. But des travaux: prolonger le chenal pour faciliter la récolte des herbes marines.

Petite-Vallée, Anse-Déry, P.Q.—Ouvrage fait à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Payement autorisé: $148.40. L'ouvrage a été commencé en juillet et terminé en août. But des travaux: enlever les gros cailloux qui obstruaient l'accès à la grève.

Petite-Vallée, Longue-Pointe, P.Q.—Ouvrage fait à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Payement autorisé: $237.27. L'ouvrage a été commencé en juillet et terminé en octobre. But des travaux: enlever les gros cailloux qui obstruaient le port.

Pointe-à-la-Loupe, P.Q.—Ouvrage fait à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Payement autorisé: $100.00. L'ouvrage a été fait en octobre. But des travaux: améliorer le chenal qui conduit au quai.

Pointe Edward, Ont.—Ouvrage fait à la journée sous la direction de M. Craig, ingénieur de district. Payement autorisé: $2,251.30. L'ouvrage a été commencé le 20 avril et terminé en janvier. But des travaux: inspection du dragage du sable et du gravier dans la rivière St. Clair, Ont.

Pointe-Jaune, P.Q.—Ouvrage fait à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Payement autorisé: $50.62. L'ouvrage a été fait en novembre. But des travaux: enlever les gros cailloux qui avaient été charriés dans le port par la glace et les marées.

Port-aux-Quilles, P.Q.—Ouvrage fait à la journée sous la direction de M. Sabourin, ingénieur de district. Quantité de déblais enlevés: 150 verges cubes de gros cailloux, mesure prise sur place. Payement autorisé: $601.75. L'ouvrage a été commencé le 19 octobre et terminé le 7 novembre. But des travaux: enlever les gros cailloux pour donner un abri aux goélettes.

Port Credit, Ont.—Marché passé avec la Commission du Port de Toronto; drague à succion. Quantité de déblais enlevés: 52,000 verges cubes de sable (classe B), mesure prise sur place, à raison de $200 par jour. Dépense totale: $6,937.17. L'ouvrage a été commencé le 12 août et terminé le 10 septembre. But des travaux: améliorer le port.

Port Greville, N.-E.—Marché avec K. J. Cochrane; curettes. Quantité de déblais enlevés: 1,398.8 verges cubes de gravier (classe B), à $1.10 par verge cube, mesure prise sur place. Payement autorisé: $1,538.68. Inspection: $60.00. Dépense totale: $1,598.68. L'ouvrage a été commencé le 1er novembre et terminé le 3 décembre. But des travaux: redresser le chenal en dedans du brise-lames.

Port Hope (port intérieur), Ont.—Contrat n° 14680 avec la Cie *Randolph Macdonald*; drague *R.M.C. No. 10*. Quantité de déblais enlevés: 611.5 verges cubes de roc (classe A), à $5.90 par verge cube, mesure prise sur place, et 1,337.5 verges cubes de sable et gravier (classe B), à 65 cents par verge cube, mesure prise sur place. Payement autorisé: $5,065.06. Inspection et annonces: $128.47. Dépense totale: $5,193.53. L'ouvrage a été commencé le 22 mai et terminé le 8 juin. But des travaux: achèvement du contrat pour l'approfondissement du port intérieur afin de rendre la navigation plus facile.

Port Hope (abords et port de l'est), Ont.—Marché avec la Cie *Randolph Macdonald*; drague *R.M.C. No. 10.* Quantité de déblais enlevés: 4,043.7 verges cubes de sable et alluvions (classe B), à 65 cents par verge cube, mesure prise sur place. Payement autorisé: $2,628.40. Inspection, $51.50. Dépense totale: $2,679.90. L'ouvrage a été commencé le 13 mai et terminé le 23 mai. But des travaux: faire un chenal allant de l'eau profonde du lac au quai Standard Ideal.

Port Maitland, Ont.—Contrat n° 14691 avec *A. W. Robertson, Ltd.;* drague *Dragon Rouge.* Quantité de déblais enlevés: 44,128 verges cubes de gravier, pierre, sable, vieil ouvrage en encaissement (classe B), à 65 cents par verge cube, mesure prise sur place. Payement autorisé: $28,683.20. L'ouvrage a été commencé le 1er juin et interrompu pour la saison le 10 décembre. But des travaux: élargir le chenal d'entrée.

Port Stanley, Ont.—Contrat n° 14929 avec *Wm. Bermingham & Son;* drague *St. Lawrence.* Quantité de déblais enlevés: 40,767 verges cubes d'argile, sable, ouvrage en encaissement et lest (classe B), à 41 cents par verge cube, mesure prise sur place. Payement autorisé: $14,096.91. L'ouvrage a été commencé le 5 juin et interrompu, pour la saison, le 12 novembre. But des travaux: élargir le chenal d'entrée et enlever la vieille jetée de l'est.

Rivière-du-Loup (en haut), P.Q.—Contrat n° 15014 avec la *National Dock and Dredging Corporation Ltd.;* drague *New Welland.* Quantité de déblais enlevés: 19,633 verges cubes d'argile, vase, sable (classe B), à 35 cents par verge cube, mesure prise dans les chalands. Payement autorisé: $6,184.40. Inspection et annonces: $187.82. Dépense totale: $6,372.22. L'ouvrage a été commencé le 3 novembre et interrompu pour la saison le 11 novembre. But des travaux: creuser le chanal.

Rivière-du-Loup (en bas), quai Renaud, P.Q.—Creusage à la main, fait à la journée sous la direction de M. Sabourin, ingénieur de district. Quantité de déblais enlevés: 750 verges cubes d'argile, gravier, gros cailloux (classe B), mesure prise sur place. Payement autorisé: $1,409.19. L'ouvrage a été commencé le 18 août et terminé le 9 novembre. But des travaux: creuser en face du quai Renaud.

Rivière Petite-Vallée, P.Q.—Ouvrage fait à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Payement autorisé: $250.04. L'ouvrage a été commencé en juin et terminé en août. But des travaux: enlever les gros cailloux pour accommoder les pêcheurs.

Rivière Saint-François, Notre-Dame-de-Pierreville, P.Q.—Contrat n° 15090, avec Aimé Laperrière; drague *J. E. Simoneau.* Quantité de déblais enlevés: 15,332 verges cubes d'argile, sable (classe B), à 45 cents par verge cube, mesure prise dans les chalands. Payement autorisé: $6,899.40. L'ouvrage a été commencé le 18 septembre et terminé le 19 novembre. But des travaux: creuser le bassin.

Rivière Saint-François, Pointe-Maquereau, P.Q.—Contrat n° 14923, avec Aimé Laperrière; drague *W. Robidoux.* Quantité de déblais enlevés: 14,791 verges cubes de sable, gravier classe B), à 30 cents par verge cube, mesure prise sur place. Payement autorisé: $4,437.30. Inspection $130.00. Dépense totale: $4,567.30. L'ouvrage a été commencé le 1er juin et terminé le 3 août. But des travaux: faire un chenal de 6 pieds de profondeur, du quai de Pierreville au lac Saint-Pierre.

Rivière Saint-François (embouchure), P.Q.—Contrat n° 14991, avec Aimé Laperrière; drague *W. Robidoux.* Quantité de déblais enlevés: 24,403 verges cubes de sable, gravier (classe B), à 30 cents par verge cube, mesure prise sur place. Payement autorisé: $7,320.90. Inspection et annonces: $827.11. Dépense totale: $8,148.01. L'ouvrage a été commencé le 6 août et terminé le 4 novembre. But des travaux: creuser un chenal à l'embouchure de la rivière Saint-François, à 7 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse.

Rivière des Trois-Saumons, P.Q.—Creusage à la main, fait à la journée sous la direction de M. Sabourin, ingénieur de district. Quantité de déblais enlevés: 530 verges cubes de sable, gravier, argile, gros cailloux (classe B), mesure prise sur place. Payement autorisé: $718.00. L'ouvrage a été commencé le 17 juin et terminé le 24 juillet. But des travaux: faciliter la navigation en enlevant les déblais qui s'étaient accumulés au quai.

Ruisseau-Blanc, P.Q.—Creusage à la main, fait à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Payement autorisé: $200.00. L'ouvrage a été fait en novembre. But des travaux: approfondir deux endroits pour faciliter le transport des herbes marines.

Ruisseau-Gagnon, P.Q.—Ouvrage fait à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Payement autorisé: $200.00. L'ouvrage a été fait en septembre. But des travaux: creuser pour améliorer le transport des herbes marines.

Ruisseau-Rouge, P.Q.—Ouvrage fait à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Payement autorisé: $198.00. L'ouvrage a été fait en septembre. But des travaux: permettre aux bateaux d'atterrir plus haut sur les terres sans avoir à attendre la haute mer.

San Joseph, C.-B.—Ouvrage fait à la journée sous la direction de M. Forde, ingénieur de district. Quantité de déblais enlevés: 52 verges cubes de roc (classe A), mesure prise sur place. Dépense totale: $500.70. L'ouvrage a été commencé le 25 juillet et terminé le 4 septembre. But des travaux: améliorer l'embouchure de la rivière pour la commodité des vaisseaux de malle et de fret qui déservent la vallée San Joseph, et les bateaux qui font la pêche sur la côte nord-ouest de l'île de Vancouver.

Saugeen, rivière, Southampton, Ont.—Marché avec la *Cie Randolph Macdonald*; drague *R.M.C. No. 10.* Quantité de déblais enlevés: 1,900 verges cubes d'argile, gravier, vieux bois (classe B), mesure prise dans les chalands. Payement autorisé (somme globale): $1,650.00. L'ouvrage a été commencé le 6 août et terminé le 8 août. But des travaux: draguer l'emplacement pour une pile en encaissement.

Sault-Sainte-Marie, Ont.—Marché avec la *Soo Dredging and Construction Co.;* drague *L.S. No. 3.* Quantité de déblais enlevés: 4,220 verges cubes de déchets de sciage (classe B), mesure prise dans les chalands, à $65.00 de l'heure. Payement autorisé: $2,600.00. Inspection: $20.00. Dépense totale: $2,620.00. L'ouvrage a été commencé le 2 novembre et terminé le 5 novembre. But des travaux: creuser au quai de Soo Falls.

Sault-Sainte-Marie, Ont.—Contrat n° 15026, avec la *Soo Dredging and Construction Co.;* drague *L.S. No. 3.* Quantité de déblais enlevés: 9,128 verges cubes de gros cailloux et de roc (classe A), à $5.80 par verge cube, mesure prise sur place; 1,468 verges cubes d'alluvions (classe B), à $1.42 par verge cube, mesure prise sur place. Payement autorisé: $55,026.96. Inspection: $432.55. Dépense totale: $55,459.51. L'ouvrage a été commencé le 2 septembre et terminé le 1er décembre. But des travaux: creuser le bassin au quai du Gouvernement.

Seal Cove, N.-B.—Dragage à la main, fait à la journée sous la direction de M. Stead, ingénieur de district. Quantité de déblais enlevés: 653 verges cubes de sable, gravier (classe B), mesure prise dans les chalands. Dépense totale: $1,253.76. L'ouvrage a été commencé le 25 avril et terminé le 31 juillet. But des travaux: rendre plus facile l'accès au mouillage d'abri, pour les chaloupes et autres petites embarcations, quand l'eau est basse.

Sheet Harbour, N.-E.—Marché avec la *Halifax Dredging Co.;* drague *No. 2.* Quantité de déblais enlevés: 564.4 verges cubes de sable et bran de scie (classe B), mesure prise sur place. Payement autorisé: $400.00. L'ouvrage a été fait le 15 juillet. But des travaux: creuser au quai de la *Nova Scotia Lumber Co.*

Sheet Harbour Ouest, N.-E.—Contrat n° 14915, avec la *Halifax Dredging Co., Ltd.;* drague *No. 2.* Quantité de déblais enlevés: 18,003.8 verges cubes de vase, récifs, déchets de moulin (classe B), à 60 cents par verge cube, mesure prise dans les chalands. Payement autorisé: $10,830.94. Inspection: $1,374.50. Dépense totale: $12,205.44. L'ouvrage a été commencé le 28 avril et terminé le 8 juillet. But des travaux: creuser un chenal de 13 pieds de profondeur pour faciliter le transport par voie maritime.

Sombra, Ont.—Marché avec la *Chatham Dredging & General Contracting Co.;* drague *McGuire.* Quantité de déblais enlevés: 1,600 verges cubes de sable (classe B), mesure prise sur place. Payement autorisé: $960.00. L'ouvrage a été commencé le 22 juin et terminé le 27 juin. But des travaux: creuser un chenal au quai de la traversée de Whiteley.

Sorel, P.Q.—Contrat n° 14998, avec la *National Dock & Dredging Corporation, Ltd.;* drague *New Welland.* Quantité de déblais enlevés: 126,084 verges cubes d'argile, fumier, sable (classe B), à 34½ cents par verge cube, mesure prise dans les chalands. Payement autorisé: $43,398.98. L'ouvrage a été commencé le 4 août et terminé le 1er septembre. But des travaux: creuser à nouveau le bassin Lanctot.

South West Cove, N.-E.—Dragage à la main, fait à la journée sous la direction de M. Locke, ingénieur de district. Quantité de déblais enlevés: 910 verges cubes (classe B), mesure prise sur place. Payement autorisé: $592.00. L'ouvrage a été commencé le 25 août et terminé le 5 septembre. But des travaux: améliorer le chenal et faire de petites réparations au pont du chenal.

Saint-Antoine-de-Tilly, P.Q.—Contrat n° 14705, avec la *National Dock & Dredging Corporation, Ltd.;* drague *New Welland.* Quantité de déblais enlevés: 93.6 verges cubes de roches (classe A), à $10.00 par verge cube, mesure prise sur place, et 17,303 verges cubes de sable, argile, gravier (classe B), à 65 cents par verge cube, mesure prise dans les chalands. Payement autorisé: $12,550.15. Inspection: $556.35. Dépense totale: $13,106.50. L'ouvrage a été commencé le 2 mai et terminé le 29 mai. But des travaux: creuser un chenal allant de l'eau profonde vers le quai.

Sainte-Félicité, P.Q.—Ouvrage fait à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Quantité de déblais enlevés: 100 verges cubes de gros cailloux et d'argile. L'ouvrage a été fait en septembre. But des travaux: enlever les gros cailloux pour la commodité des pêcheurs.

Saint-Ignace-du-Lac, P.Q.—Ouvrage fait à la journée sous la direction de M. Grandmont, ingénieur de district. Roc solide et gros cailloux. Payement autorisé: $200.00. L'ouvrage a été fait en décembre. But des travaux: nettoyer la rivière qui se jette dans le lac Saint-Ignace.

Saint-Jean-Deschaillons, P.Q.—Contrat n° 14707, avec la *National Dock & Dredging Corporation, Ltd.;* drague *New Welland.* Quantité de déblais enlevés: 35,000 verges cubes d'argile, vase, sable, gravier (classe B), à 45 cents par verge cube, mesure prise dans les chalands. Payement autorisé, $15,750.00. Inspection: $384.20. Dépense totale: $16,134.20. L'ouvrage a été commencé le 2 juin et terminé le 22 juin. But des travaux: creuser le chenal principal.

Saint-Jean, rivière, N.-B.—Contrat n° 14984, avec *J. S. Gregory;* drague *Keta.* Quantité de déblais enlevés: 15,458.4 verges cubes de sable, gravier, vase (classe B), à 65 cents par verge cube, mesure prise dans les chalands. Payement autorisé: $10,047.96. L'ouvrage a été commencé le 13 août et terminé le 21 octobre. But des travaux: creuser dans la rivière Saint-Jean, aux quais suivants: McGowan, Maugerville, Barkers, Williams, Upper Gagetown, Taylortown et Queenstown.

Saint-Jean Ouest, N.-B.—Contrat n° 14892, avec la *St. John Dry Dock & Shipbuilding Co.;* dragues *Leconfield* et *Keta.* Quantité de déblais enlevés: 61,879 verges cubes à 39½ cents par verge cube, mesure prise sur place et 1,486.6 verges cubes à 80 cents par verge cube, mesure prise sur place (classe B); aussi 131 heures de travail à $26.74 de l'heure. Les déblais enlevés étaient de la vase, du gravier, du sable, de l'argile et des pièces de bois. Payement autorisé: $29,134.95. L'ouvrage a été commencé le 3 août et terminé le 6 novembre. But des travaux: creuser aux bassins en eau profonde et au quai de la *Dominion Coal Co.*

Saint-Jean (quais McLeod & Pettingill), N.-B.—Contrat n° 15068, avec *MM. J. S. Porter & G. S. Macdonald;* drague *Leconfield.* Quantité de déblais enlevés: 1,215 verges cubes de pierre (classe A), à $8.70 par verge cube, mesure prise sur place; et 3,750 verges cubes de vase et gravier (classe B), à 60 cents par verge cube, mesure prise sur place. Payement autorisé: $11,538.45. L'ouvrage a été commencé le 21 septembre et terminé le 20 novembre. But des travaux: donner une profondeur d'eau de 30 pieds au-dessous du zéro de l'échelle d'étiage, aux quais McLeod et Pettingill.

Saint-Jean, baie Courtenay, N.-B.—Contrat n° 14982 avec la *St. John Dry Dock & Shipbuilding Co.;* drague *Leconfield.* Quantité de déblais enlevés: 65,560.8 verges cubes de vase, gravier, sable, argile, vieilles pièces de bois (classe B), à 39½ cents et 80 cents par verge cube, mesure prise sur place. Payement autorisé: $29,134.95. L'ouvrage a été commencé le 3 août et terminé le 6 novembre. But des travaux: enlever les déblais accumulés dans les bassins N^{os} 2 et 7, le long du quai de la *Dominion Coal Co.*, et du quai Long.

Saint-Louis, rivière inférieure, N.-B.—Ouvrage fait à la journée sous la direction de M. Stead, ingénieur de district: drague *St. Louis Agricultural Society Dredge.* Quantité de déblais enlevés: 2,945 verges cubes de vase et de racines d'herbes marines (classe B), à $13.00 par jour; mesure prise sur place. Dépense totale: $954.45. L'ouvrage a été commencé le 26 mai et terminé le 15 juillet. But des travaux: creuser un chenal qui convienne aux petites embarcations, à tous les niveaux de la marée.

Saint-Maurice-de-l'Echourie, Grande-Anse, P.Q.—Ouvrage fait à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Payement autorisé: $99.85. L'ouvrage a été fait en juillet. But des travaux: enlever les gros cailloux dans le port.

Saint-Maurice-de-l'Echourie, Echourie, P.Q.—Ouvrage fait à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Payement autorisé: $303.92. L'ouvrage a été commencé en septembre et terminé en novembre. But des travaux: enlever le récif et les gros cailloux dans le port et les chenaux.

Saint-Maurice-de-l'Echourie, Havre Tapps, P.Q.—Ouvrage fait à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Payement autorisé: $99.90. L'ouvrage a été commencé en novembre et terminé en février. But des travaux: enlever les gros cailloux qui obstruaient le port.

Saint-Michel-des-Saints, P.Q.—Ouvrage fait à la journée sous la direction de M. Dansereau, ingénieur de district. Déblais enlevés: 1,000 verges cubes de gros cailloux, mesure prise sur place. Payement autorisé: $1,491.80. L'ouvrage a été commencé en septembre et terminé le 4 novembre. But des travaux: enlever, en les faisant sauter à la mine, les gros cailloux dans la rivière Cypress, devant la propriété de la *Laurentide Pulp Co.*, pour augmenter le débit de l'eau.

Saint-Nicolas, rivière, (bras sud), N.-B.—Ouvrage fait à la journée avec la petite drague de L. Warren, sous la direction de M. Stead, ingénieur de district. Quantité de déblais enlevés; 635 verges cubes de sable, vase, dosses (classe B), mesure prise dans les chalands, au taux de $20.00 par jour. Dépense totale: $535.35. L'ouvrage a été commencé le 12 août et terminé en janvier. But des travaux: améliorer le chenal et le mouillage au quai.

Saint-Yvon, Anse, P.Q.—Ouvrage fait à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Payement autorisé: $200.00. L'ouvrage a été commencé en août et terminé en septembre. But des travaux: enlever les gros cailloux qui avaient été charriés dans le port par la glace et les marées.

Saint-Yvon-Ouest, P.Q.—Ouvrage fait à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Payement autorisé: $50.00. L'ouvrage a été fait en août. But des travaux: enlever les gros cailloux qui obstruaient le port.

Stikine, rivière, C.-B.—Ouvrage fait à la journée sous la direction de M. Forde, ingénieur de district. Quantité de déblais enlevés: 100 souches. Dépense totale: $2,993.68. L'ouvrage a été commencé le 1er avril et terminé en août. But des travaux: enlever les obstructions dans la partie canadienne du chenal navigable.

Sturgeon Landing, Sask.—Ouvrage fait à la journée sous la direction de M. Goodspeed, ingénieur de district. Payement autorisé: $498.55. L'ouvrage a été commencé le 8 février et terminé le 16 mars. But des travaux: enlever les gros cailloux et recéper les extrémités de deux vieux quais en encaissement remplis de pierre, qui obstruaient le chenal.

Sydenham, rivière, (bras est), Ont.—Marché avec la *Chatham Dredging & General Contracting Co.;* drague *Rose Burgess.* Quantité de déblais enlevés: 1,250 verges cubes (classe B), à $1.20 par verge cube, mesure prise sur place. Payement autorisé: $1,500.00 Inspection: $30.00. Dépense totale: $1,530.00. L'ouvrage a été commencé le 30 juillet et terminé le 5 août. But des travaux: enlever la batture, dans la rivière, à 2½ milles environ à l'ouest de Dresden.

Sydenham, rivière, Ont.—Ouvrage fait à la journée sous la direction de M. Craig, ingénieur de district. Quantité de déblais enlevés: 1,400 souches. Payement autorisé: $1,497.30. Inspection: $375.42. Dépense totale: $1,872.72. L'ouvrage a été commencé le 13 mai et terminé en novembre. But des travaux: enlever les souches pour rendre la navigation plus facile.

Thames, rivière, Ont.—Ouvrage fait à la journée sous la direction de M. Craig, ingénieur de district. Quantité de déblais enlevés: 950 souches. Payement autorisé: $1,494.29. Inspection. $176.75. Dépense totale: $1,671.04. Ouvrage commencé le 11 mai et terminé le 25 juillet. But des travaux: enlever les souches dans la partie navigable de la rivière.

Tenecape, N.-E.—Marché avec W. H. McKinley; dragage à la main. Quantité de déblais enlevés: 781.2 verges cubes de sable et gravier (classe B), à $1.25 par verge cube, mesure prise sur place. Payement autorisé: $976.50. L'ouvrage a été fait en septembre. But des travaux: enlever les déblais déposés le long de la face du quai par les marées, pour donner un mouillage au vaisseaux.

Tiffin, Ont.—Contrat n° 14978, avec la *Randolph Macdonald Co.*; drague *R.M.C. No. 10.* Quantité de déblais enlevés: 300 verges cubes d'escarbilles (classe B), à 90 cents par verge cube, mesure prise dans les chalands. Payement autorisé: $270.00. L'ouvrage a été fait le 27 octobre. But des travaux: enlever de petites battures à l'élévateur de Tiffin.

Tittle Passage, N.-E.—Ouvrage fait à la journée, sous la direction de M. Locke, ingénieur de district. Quantité de déblais enlevés: 50 verges cubes de gros cailloux, gravier, tuf; mesure prise sur place. Payement autorisé: $497.92. L'ouvrage a été commencé le 2 octobre et terminé le 31 octobre. But des travaux: creuser une partie du chenal pour faciliter la navigation.

Tobin Rapids, rivière Saskatchewan-Nord, Sask.—Ouvrage fait à la journée sous la direction de M. Goodspeed, ingénieur de district. Payement autorisé: $37.75. L'ouvrage a été commencé en février et terminé en mars. But des travaux: améliorer la navigation en enlevant les gros cailloux.

Toronto, entrée de l'est, Ont.—Contrat n° 14892, avec la *National Sand and Material Co.*; drague *O'Connor-Dick.* Quantité de déblais enlevés: 42,483.3 verges cubes de sable (classe B), à 40 cents par verge cube, mesure prise dans les chalands. Payement autorisé: $16,993.32. L'ouvrage a été commencé le 1er juin et terminé le 9 juillet. But des travaux: maintenir une profondeur de 21 pieds dans le chenal.

Toronto, chenal de l'ouest, Ont.—Contrat n° 14892, avec la *National Sand & Material Co.*; drague *O'Connor-Dick.* Quantité de déblais enlevés: 17,169.6 verges cubes de sable, alluvions (classe B), à 40 cents par verge cube, mesure prise sur place. Payement autorisé: $6,867.84. L'ouvrage a été commencé le 10 juillet et terminé le 12 août. But des travaux: enlever des battures et améliorer les abords et le chenal.

Trait-Carré, P.Q.—Ouvrage fait à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Payement autorisé: $200.20. But des travaux: enlever les gros cailloux qui rendaient l'accès du rivage dangereux.

Trois-Ruisseaux, P.Q.—Ouvrage fait à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Payement autorisé: $289.85. L'ouvrage a été fait en septembre. But des travaux: enlever les gros cailloux qui étaient un danger pour les pêcheurs.

Trois-Ruisseaux Est, P.Q.—Ouvrage fait à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Payement autorisé: $99.99. L'ouvrage a été fait en septembre. But des travaux: enlever les gros cailloux qui nuisaient aux bateaux pêcheurs.

Valleyfield, P.Q.—Contrat n° 15005, avec *Les Chantiers Manseau;* drague *B.S.L. No. 1.* Quantité de déblais enlevés: 1,772.4 verges cubes de gros cailloux (classe A), à $9.00 par verge cube, mesure prise sur place, et 28,792.9 verges cubes de tuf (classe B), à 85 cents par verge cube, mesure prise sur place. Payement autorisé: $31,770.92. Inspection, etc.: $294.06. Dépense totale: $32,064.98. L'ouvrage a été commencé le 10 août et terminé le 29 septembre. But des travaux: approfondir le chenal dans le lac Saint-François.

Victoria, port, quai Scott & Peden, C.-B.—Marché avec la *Northwestern Dredging Co. Ltd.*; drague *Burrard No. 2.* Quantité de déblais enlevés: 1,034 verges cubes d'argile, alluvions (classe B), à 45 cents par verge cube, mesure prise sur place. Payement autorisé: $465.30. Inspection: $12.00. Dépense totale: $477.30. L'ouvrage a été fait les 8 et 9 mars. But des travaux: donner une profondeur d'eau suffisante pour que les vaisseaux puissent mouiller à marée basse.

Victoria, port (Hospital Rock), C.-B.—Contrat n° 15,167, avec la *Northwestern Dredging Co., Ltd.;* drague *Burrard No. 2.* Quantité de déblais enlevés: 2,423.5 verges cubes de gneiss dioritique (classe A), à $7.90 par verge cube, mesure prise sur place. Payement autorisé: $19,145.65. Inspection: $525.00. Dépense totale: $19,670.65. L'ouvrage a été commencé le 3 décembre et terminé le 12 mars. But des travaux: améliorer la navigation.

Victoria (chantier de l'asphalte de la ville de Victoria), C.-B.—Marché avec la *Northwestern Dredging Co. Ltd.;* drague *Burrard No. 4.* Quantité de déblais enlevés: 6,062.3 verges cubes d'argile, alluvions (classe B), à 63 cents par verge cube, mesure prise sur place. Payement autorisé: $3,819.25. Inspection: $86.00. Dépense totale: $3,905.25. L'ouvrage a été commencé le 16 janvier et terminé le 30 janvier. But des travaux: permettre aux chalands chargés de matériaux pour la construction des chaussées d'avoir accès au quai.

Victoria, port (moulin à bois de James Lee & Sons), C.-B.—Marché avec la *Northwestern Dredging Co. Ltd.;* drague *Burrard No. 4.* Quantité de déblais enlevés: 4,730.25 verges cubes d'argile, alluvions (classe B), à 63 cents par verge cube, mesure prise sur place. Payement autorisé: $2,980.05. Inspection: $33.00. Dépense totale: $3,013.05. L'ouvrage a été commencé le 1er février et terminé le 6 février. But des travaux: permettre aux chalands de prendre leur chargement au quai.

Victoria, port (quai de Walkers & Sons), C.-B.—Contrat n° 15039, avec la *Pacific Construction Co. Ltd.;* dragues *Burrard No. 4* et *John A. Lee.* Quantité de déblais enlevés: 6,122 verges cubes d'argile, alluvions, pilotis (classe B), à 35 cents par verge cube, mesure prise sur place. Payement autorisé: $1,954.53. Inspection et annonces: $105.25. Dépense totale: $2,059.78. L'ouvrage a été commencé le 3 octobre et terminé le 22 octobre. But des travaux: permettre aux remorqueurs et aux petits vapeurs de venir s'approvisionner aux quais à charbon, à tous les niveaux de la marée.

Victoria, port (quai du ministère de la Marine), C.-B.—Contrat n° 15039, avec la *Pacific Construction Co. Ltd.;* drague *John A. Lee.* Quantité de déblais enlevés: 626.4 verges cubes de cendres, argile, alluvions (classe B), à 38 cents par verge cube, mesure prise sur place. Payement autorisé: $214.23. Inspection: $12.00. Dépense totale: $226.23. L'ouvrage a été commencé le 24 octobre et terminé le 26 octobre. But des travaux: donner de meilleurs mouillages.

Victoria, port (Cameron Lumber Co. Ltd.), C.-B.—Contrat n° 15039, avec la *Pacific Construction Co. Ltd.;* drague *Burrard No. 4.* Quantité de déblais enlevés: 19,767 verges cubes d'argile, alluvions (classe B), à 38 cents par verge cube, mesure prise sur place. Payement autorisé: $6,760.31. Inspection: $223.00. Dépense totale: $6,983.31. L'ouvrage a été commencé le 21 novembre et terminé le 4 janvier. But des travaux: donner une profondeur d'eau suffisante dans deux des mouillages de la compagnie pour permettre aux remorqueurs et aux chalands d'y entrer à tous les niveaux de la marée.

Victoria, port (moulin à bois de Lemon, Gonnason & Co.), C.-B.—Contrat n° 15039, avec la *Pacific Construction Co. Ltd.;* drague *John A. Lee.* Quantité de déblais enlevés: 11,273 verges cubes d'argile, alluvions, pilotis (classe B), à 32 cents par verge cube, mesure prise sur place. Payement autorisé: $3,370.60. Inspection et annonces: $100.17. Dépense totale: $3,470.77. L'ouvrage a été commencé le 14 septembre et terminé le 2 octobre. But des travaux: permettre aux chalands de venir prendre leur chargement de bois au quai.

Wallace, N.-E.—Contrat n° 14987, avec la *Halifax Dredging Co.;* drague *Ferguson.* Quantité de déblais enlevés: 9,775 verges cubes de vase (classe B), à 75 cents par verge cube, mesure prise dans les chalands. Payement autorisé: $7,331.25. Inspection et annonces: $85.89. Dépense totale: $7,417.14. Montant payé: $4,994.16. Balance due: $2,422.98. L'ouvrage a été commencé le 15 juillet et terminé le 29 juillet. But des travaux: faire un chenal, de la partie profonde du port jusqu'au quai, et donner un bon mouillage au quai.

Wentworth, N.-E.—Marché avec la *Wentworth Gypsum Co.*; dragage à la main. Quantité de déblais enlevés: 8,537 verges cubes de vase et de glace (classe B), à 25 et 75 cents par verge cube, mesure prise sur place. L'ouvrage a été commencé le 1er avril et terminé le 30 juillet. But des travaux: ouvrir la rivière Avon pour faciliter l'expédition du gypse.

West Dublin, N.-E.—Dragage à la main fait à la journée sous la direction de M. Locke, ingénieur de district. Quantité de déblais enlevés: 1,000 verges cubes de vase et sable (classe B), mesure prise sur place. Dépense totale: $480.00. L'ouvrage a été commencé le 5 octobre et terminé le 16 octobre. But des travaux: creuser le chenal principal et les petits chenaux qui conduisent aux postes de pêche.

Windsor, N.-E.—Dragage à la main fait à la journée sous la direction de M. Locke, ingénieur de district. Quantité de déblais enlevés: 4,500 verges cubes de vase (classe B). Dépense totale: $2,738.53. L'ouvrage a été commencé le 1er avril et terminé le 29 juin. But des travaux: améliorer le bassin au large de notre quai, à Windsor, et devant les autres quais.

Yarmouth, N.-E.—Dragage à la main, fait à la journée sous la direction de M. Locke, ingénieur de district. Quantité de déblais enlevés: 500 verges cubes de vase (classe B), mesure prise sur place. Payement autorisé: $495.25. But des travaux: permettre aux pêcheurs de se rendre au quai d'entreposage frigorifique, à marée basse.

Yarmouth, batture, N.-E.—Dragage à la main, fait à la journée sous la direction de M. Locke, ingénieur de district. Quantité de déblais enlevés: 111 verges cubes de sable, gravier, gros cailloux (classe B), mesure prise sur place. Dépense totale: $92.92. L'ouvrage a été commencé le 18 mars et terminé le 24 mars. But des travaux: enlever une batture que l'eau avait charriée dans le chenal des bateaux, où l'on pêche le homard à marée basse.

SOMMAIRE—RAPPORT DE L'EXERCICE FINANCIER. DRAGUES DU MINISTÈRE 1925-26

PROVINCES MARITIMES

Drague	Date	Endroit	Déblais	Quantité, verges cubes	Coût pour l'endroit	Dépense totale	Coût par verge cube
					$ c.	$ c.	$ c.
«N° 1».....	7 mai-3 juillet et 20-21 et 27 juillet-4 août et 4, 19, 20, 22, 27, 28 août et 3-10 et 12-21 sept. et 9 oct.-13 nov.	Chatham, N.-B., "*Horse-Shoe*".	Sable, sable fin et gravier.	104,920	37,463 28	.....	.357
	4-18 et 22-25 juil. et 5-18 et 21-26 et 29 août et 3 et 11-18 sept.,	Chatham, N.-B., "*Lump*".....	Sable fin.....	46,100	17,909 27	.....	.388
	22 sept.-8 oct.	Chatham, N.-B., "*Haystack*".	Coquilles d'huîtres et vase.	17,741	5,391 06	.....	.304
				168,761	.....	60,763 61	.360
«N° 2».....	8 mai-2 oct.....	Liverpool, N.-E., Chenal.....	Sable fin, vase et bran de scie.	77,442	.....	50,031 47	.646
«N° 4».....	17 juin-3 juillet.	Caraquet, N.-B., quai.....	Vase, pierre et sable	7,239	4,426 33	.....	.611
(Voir rapport d'Ont.-Qué.,	6-10 juillet.....	Shippigan, N.-B., Savoy's Landing.	Sable et pierre.....	1,458	953 36	.....	.654
pour le reste des travaux).	11 juillet-22 sept.	Buctouche, N.-B., chenal.....	Sable et vase.....	29,917	19,612 07	.....	.656
				38,614	.....	24,991 76	.647
«N° 5».....	1er juin-22 juillet	Yarmouth, N.-E., chenal.....	Vase, pierre, gravier et argile.	70,589	26,237 25	.....	.372
	23 juillet-13 nov.	Antigonish, N.-E., chenal.....	Sable, argile, gravier et pierre.	73,970	35,132 17	.....	.475
				144,559	.....	61,369 42	.425
«N° 9».....	1er mai-6 juin...	Charlottetown, I.P.-E., quai Connelly.	Vase, argile dure, pilotis, débris et argile.	15,753	10,460 81	.....	.664
	8-26 juin et 17 juil.-16 oct.	Victoria, I.P.-E., batture.....	Brique, argile, sable vase, roc, alluvions, roc schisteux et pierre.	36,935	23,926 46	.....	.648
	27 juin-16 juillet.	Summerside, I.P.-E.,. quais..	Alluvions et vase ...	12,053	5,953 53	.....	.494
				64,741	.....	40,340 80	.623
«N° 11».....	2-15 mai.....	Point Pleasant, I.P.-E., quai projeté.	Vase.....	4,739	2,969 97	.....	.627
	16 mai-25 juillet	Miminegash, I.P.-E., brise-lames.	Sable, argile et vase	7,020	6,265 41	.....	.893
	27 juillet-6 oct...	French River, I.P.-E., rivière.	Sable et vase.....	16,651	9,866 00	.....	.593
	7 oct.-13 nov....	Alberton, I.P.-E., quai.....	Sable et argile dure.	1,692	1,871 49	.....	1.197
				30,102	.....	20,972 87	
«N° 12».....	Non utilisée.....	.....	.....	.....	.....	9,582 33	
«N° 13».....	20-27 avril.....	North Sydney, N.-E., quai du Can. Nat.	Roc et vase.....	1,517	1,595 06	.....	1.051
	28 avril.....	North Sydney, N.-E., quai Vooght.	Roc et vase.....	168	585 94	.....	3.488
	29 avril-14 mai.	North Sydney, N.-E., quai Salter.	Pierre de lest et vase	10,270	6,282 58	.....	.612
	14-18 mai.....	North Sydney, N.-E., brise-lames.	Pierre de lest et vase	2,100	1,399 74	.....	.667
	19-28 mai.....	North Sydney, N.-E., anse Barrington.	Sable et vase.....	1,670	911 46	.....	.546
	21 mai-4 juin et 6-15 juin.	Port Hood, N.-E., quai du gouv.	Sable.....	6,443	3,873 71	.....	.601
	5 juin.....	Port Hood, N.-E., anse Smith	Gravier.....	245	195 31	.....	.797
	16 juin-21 sept..	Inverness, N.-E., brise-lames.	Sable, pierre de lest, vase et argile.	48,610	25,976 66	.....	.534
	22 sept.-19 oct...	Margaree, N.-E., chenal.....	Empêchée de travailler par le mauvais temps.	.....	5,208 35	.....	
	20 oct.-11 nov...	Whycocomagh, N.-E.....	Empêchée de travailler par le mauvais temps.	.....	4,296 89	.....	.....
				71,023	.....	50,325 70	.709
«N° 14».....	9 juil.-31 oct.....	Savage Harbour, I.P.-E.....	Argile, pierre, vase, gravier, sable et tuf.	15,122	.....	4,304 89	.285
«N° 14».....	Construction....	.....	.....	.....	.....	5,534 05	

SOMMAIRE—RAPPORT DE L'EXERCICE FINANCIER. DRAGUES DU MINISTÈRE 1925-26—*Suite*

PROVINCES MARITIMES—*Fin*

Drague	Date	Endroit	Déblais	Quantité, verges cubes	Coût pour l'endroit	Dépense totale	Coût par verge cube
					$ c.	$ c.	$ c.
«N° 15».....	2 avril-2 mai....	Lunenburg, N.-E.....	Vase, sable et gravier.	2,806	671 91	.....	.239
	4-7 mai.....	Corkum's Island, N.-E.....	Vase et gravier.....	436	101 15	.....	.232
	8-30 mai.....	Eastern Point, N.-E.....	Vase, sable et gravier.	2,745	521 99	.....	.190
	1 juin-2 oct.....	Blandford, N.-E.....	Vase, sable et gravier.	15,551	3,334 27	.....	.214
	3 oct.-9 nov.....	Chester, N.-E.....	Vase.....	5,108	957 29	.....	.187
				26,646	.....	5,586 61	.210
«N° 16».....	14 avril-31 août.	Shag Harbour, N.-E.....	Vase, argile, sable, roc et cailloux.	4,755	3,498 50	.....	.736
	1-16 sept.....	West Baccaro, N.-E.....	Vase, argile, sable, racines et cailloux.	221	437 86	.....	1.981
	17 sept.-12 nov..	Pubnico, N.-E., (Lower West)	Vase, argile, cailloux et varech.	3,978	1,396 78	.....	.351
				8,954		5,333 14	.596
«N° 115».....	26 mai-14 juil....	Port Mulgrave, N.-E., quai...	Vase, argile, roc et pierre.	47,615	32,151 44	.....	.675
	15 juil.-12 nov...	St. Ann's, N.-E., port.....	Sable fin, roc et vase	40,784	36,898 20	.....	.905
				88,399	.....	69,049 64	.781
Dérocheuse n° 3	.....	Dégréée à Halifax, N.-E.....	.....	.....	.....	194 04	
Dérocheuse n° 1	.....	Dégréée à Yarmouth, N.-E..	.....	.....	.....	497 30	
Chalands Cadeco nos 162 et 163.	.....	Achat.....	.....	.....	.....	19,000 00	
Deux chalands à bascule en acier.	.....	Construits par les *Sydney Foundry & Machine Works.*	.....	.....	.....	36,780 23	
Impressions et papeterie.	.....	.....	.....	.....	.....	77 94	
						464,735 80	

ONTARIO ET QUÉBEC

«N° 1 Q. et R.»	11 avril-29 mai..	Thames, rivière, Ont., embouchure.	Sable et argile.....	54,384	9,222 97	.....	.1696
	30 mai-3 juin....	Ford City, Ont.....	Sable et argile.....	4,326	856 03	.....	.1979
	4 juin-4 juil.....	Sarnia, Ont., *Dominion Salt Co.*	Sable, argile, vase et alluvions	34,917	5,633 19	.....	.1613
	6-15 juillet.....	Sarnia, Ont., *Imperial Oil, Ltd.*	Sable et argile.....	12,978	2,126 25	.....	.1638
	16 juil.-25 sept. et 19 nov.-3 déc.	Sydenham, rivière, Ont.....	Sable et argile.....	89,610	16,347 32	.....	.1824
	26 sept.-18 nov..	Thames, rivière, Ont.....	Sable, argile et vase.	50,367	9,581 95	.....	.1902
				246,582	.....	43,767 71	.1775
«N° 4».....	19 mai-9 juin....	Bonaventure, P.Q., quai.....	Sable, gravier et vase.	6,482	5,576 63	.....	.860
(Voir rapport des Pro. Mar. pour le reste des travaux).	10-13 juin.....	Carleton, P.Q., quai.....	Vase et gravier.....	1,316	1,097 04	.....	.834
	15-16 juin.....	Miguasha, P.Q., quai.....	Vase et pierre.....	200	365 68	.....	1.828
	23 sept.-4 nov...	Iles-Madeleine, P.Q.....	Remorquage.....	.....	10,351 92	.....	
				7,998	.....	17,391 27	2.174
«N° 103».....	.....	Dégréée à Ottawa, Ont.....	.....	.....	.....	3,763 91	
«N° 109».....	.....	Dégréée à Goderich, Ont.....	.....	.....	.....	2,039 21	
«N° 110».....	11 mai-5 juin....	Sainte-Anne-de-Beaupré, P.Q..	Tuf, argile, sable et cailloux.	20,726	12,465 14	.....	.6014
	8-15 juin.....	Grosse-Ile, P.Q.....	Vase.....	9,796	3,654 70	.....	.3731
	16-20 juin.....	Saint-Jean-Port-Joli, P.Q.....	.....	200	217 54	.....	1.0877
	22-24 juin.....	Tadoussac, P.Q.....	Gravier, sable et cailloux.	270	1,196 48	.....	4.4314
	25 juin-17 juil....	Port-Alfred, P.Q.....	Vase, bran de scie et pulpe.	21,697	11,790 76	.....	.5434
	18 juil.-24 oct....	Chicoutimi, P.Q.....	Argile, cailloux, argile dure, gravier et sable.	51,620	43,899 91	.....	.8504
				104,309	.....	73,224 53	.7020

SOMMAIRE—RAPPORT DE L'EXERCICE FINANCIER, DRAGUES DU MINISTÈRE —1925-26—*Suite*

ONTARIO ET QUÉBEC—*Suite*

Drague	Date	Endroit	Déblais	Quantité, verges cubes	Coût pour l'endroit	Dépense totale	Coût par verge cube
					$ c.	$ c.	$ c.
«N° 112».....	.....	Gratification au gardien de la drague «N° 112», vendue à Sturgeon Falls, Ont.	.....	.....	.....	360 00	
«N° 116».....	5 mai-20 juin....	Batiscan, rivière, P.Q.....	Sable.....	62,520	26,681 96	.....	.4268
	22 juin-2 juil.....	Rimouski, P.Q.....	Pierre.....	240	275 55	.....	1.1481
	3 juillet.....	Pointe-au-Père, P.Q.....	Pierre.....	240	275 55	.....	1.1481
	4 juil.-10 oct.....	Matane, P.Q.....	Argile, gravier et cailloux.	98,384	56,394 92	.....	.5732
	12 oct.-17 nov...	Charlemagne, P.Q.....	Argile.....	31,560	13,134 32	.....	.4162
				192,944	.....	96,762 30	.5015
«N° 117».....	2 avril-13 août.. et 29 août-8 déc.	Port Burwell, Ont.....	Sable, alluvions, argile, pierre, vase et pièces de bois.	252,649	51,807 34	.....	.2051
	14-28 août.....	Port Maitland, Ont.....	Argile, gravier, gumbo et vase.	15,838	2,887 84	.....	.1823
				268,487	.....	54,695 18	.2037
«N° 121».....	6-27 mai.....	Charlemagne, P.Q.....	Sable, argile, bran de scie et billes.	5,762	2,649 71	.....	.4599
	28 mai-25 juil....	Repentigny, P.Q.....	Sable, argile et cailloux.	18,605	7,735 31	.....	.4158
	27 juil.-8 août...	Varennes, P.Q.....	Sable et cailloux....	1,716	1,245 83	.....	.7260
	10 août-13 oct...	Contrecoeur, P.Q.....	Sable et argile.....	20,369	8,981 14	.....	.4409
	13-22 oct.....	Lavaltrie, P.Q.....	Argile.....	2,930	1,301 61	.....	.4442
	23 oct.-19 nov...	Saint-Charles, P.Q.....	Argile.....	5,230	2,333 61	.....	.4462
				54,612	.....	24,247 21	.4440
«N° 123».....	8 mai-4 juil.....	Rivière Beaudette, P.Q.....	Sable, vase, argile, sable mouvant et billes.	43,448	19,659 04	.....	.4525
	6 juil.-22 août...	Valleyfield, P.Q.....	Argile, argile dure et cailloux.	17,172	17,080 55	.....	.9947
	24 août-16 sept..	Como, P.Q.....	Argile.....	18,724	7,750 34	.....	.4139
	17-21 sept.....	Caughnawaga, P.Q.....	Argile et pierre.....	1,520	1,669 30	.....	1.0982
	22 sept.-25 nov..	Lachine, P.Q.....	Argile dure, pierre et billes.	17,640	18,570 98	.....	1.0528
				98,504	.....	64,730 21	.6571
«N° 126».....	21 mai-30 juil....	The Narrows, Iles-Madeleine, P.Q.	Sable, coquilles, vase et varech.	10,850	2,989 37	.....	.2755
	31 juil.-6 août...	Pointe-aux-Loups, P.Q.....	Coquilles, vase, racines et varech.	949	328 10	.....	.3457
	7 août-7 sept....	Grande-Entrée, P.Q.....	Tuf, gravier, argile et sable.	3,137	1,642 83	.....	.5236
	8 sept.-30 sept...	Old Harry, P.Q.....	Vase, sable, racines et varech.	3,100	771 80	.....	.2489
	1 oct.-2 déc.....	Grosse-Ile, P.Q.....	Vase, sable, racines, varech et coquilles	6,266	2,041 51	.....	.3259
				24,302	.....	7,773 61	.3198
Harricana.....	21-25 mai.....	Lac Malartic, P.Q.....	Sable, argile, tuf et cailloux.	621	547 03	.....	.8809
	26 mai-11 juil...	Rivière Malartic, P.Q.....	Argile.....	6,621	4,864 36	.....	.7347
	13 juil.-22 oct....	Portage-Kewagami, P.Q.....	Argile, gazon, ordures et broussailles.	17,290	10,831 18	.....	.6264
				24,532	.....	16,242 57	.6621
Remorqueurs de réserve: *Alva* et *Archie Stewart.*	.....	Dégréés à Ottawa, Ont.....	.....	.....	.....	71 80	
Chalands à bascule *Don R* et *Wm. Q.*	.....	Dégréés à Ottawa, Ont.....	.....	.....	.....	1,129 79	
Chantiers de l'île Victoria.	.....	Entretien.....	.....	.....	.....	1,792 96	
Chantiers de l'île Victoria.	.....	Réparations.....	.....	.....	.....	1,086 65	
Chantiers de l'île Victoria.	.....	Dépenses imprévues.....	.....	.....	.....	1,365 69	

SOMMAIRE—RAPPORT DE L'EXERCICE FINANCIER, DRAGUES DU MINISTÈRE —1925-26—*Suite*

ONTARIO ET QUÉBEC—*Fin*

Drague	Date	Endroit	Déblais	Quantité, verges cubes	Coût pour l'endroit	Dépense totale	Coût par verge cube
					$ c.	$ c.	$ c
Chantiers d'Haileybury						836 37	
Construction d'un chaland à l'Anse-à-Beaufils, P.Q., (Amiot) (Devant être appelé drague «N° 127»)						6,294 73	
Messages						481 95	
Impressions et papeterie.						21 86	
Construction de 2 nouveaux chalands à charbon en acier, par la *Dominion Bridge Co.* pour les dragues «N° 116» et «N° 123».						30,425 00	
Annonces						11 20	
Entrepôt des modèles.		Ottawa, Ont				320 03	
						448,835 74	

Crédits, dragage d'Ontario et Québec, non déduits des divers item des dépenses ou total:

Drague *Q et R* «N° 1», loyer	$ 692 13
Drague «N° 117»	84 00
Chantiers de l'île Victoria, divers item	613 63
	$ 1,389 76

MANITOBA, SASKATCHEWAN ET ALBERTA 1925-26

Drague	Date	Endroit	Déblais	Quantité, verges cubes	Coût pour l'endroit	Dépense totale	Coût par verge cube
					$ c.	$ c.	$ c.
«N° 202»	12 mai-19 août	Selkirk, Man., Etang de l'ouest	Argile et sable	26,173	9,314 88		.356
	20-31 août	Winnipeg, Man., quai Brown & Rutherford.	Argile et sable	2,655	760 70		.287
	1 sept.-28 oct.	Selkirk, Man., Sugar Point	Argile, sable et gravier.	14,314	5,108 65		.357
				43,142		15,184 23	.352
«N° 204»		Degréée à Selkirk, Man				1,337 96	
«N° 205»	14-26 mai	Selkirk, Man., Etang de l'ouest	Vase	2,897	2,171 69		.750
	27 mai-1 juill.	Block, île, Man	Argile et cailloux	4,390	6,139 97		1.399
	2 juil.-23 sept.	George, île, Man	Sable, cailloux et argile dure.	3,570	8,449 86		.267
	24 sept.-28 oct.	Sugar, île, Man	Sable, cailloux et argile dure.	9,660	6,436 12		.666
				20,517		23,197 64	1.131
«N° 208»	21 mai-28 sept.	Cumberland, lac, Sask	Argile	12,284		10,370 06	.844
Plamondon		Dégréée à Horse Creek, Alta.				887 73	
Red River	26 mai-7 et 22 août-3 oct.	Rivière Rouge, Man., embouchure.	Sable dur et alluvions	82,413	13,525 62		.164
	18-21 août	Victoria Beach, Man	Sable et argile	2,835	594 82		.210
				85,248		14,120 44	.166
Winnipegosis	14 mai-1 août et 4 sept.-23 oct.	Winnipegosis, Man	Argile et gravier	14,272	13,287 97		.931
	3 août-3 sept.	Snake, île, Man	Argile et cailloux	3,570	4,136 39		1.159
				17,842		17,424 36	.977

SOMMAIRE—RAPPORT DE L'EXERCICE FINANCIER, DRAGUES DU MINISTÈRE —1925-26—*Suite*

MANITOBA, SASKATCHEWAN ET ALBERTA 1925-26—*Fin*

Drague	Date	Endroit	Déblais	Quantité, verges cubes	Coût pour l'endroit	Dépense totale	Coût par verge cube
					$ c.	$ c.	$ c.
Remorqueur *Vaughan.*	.....	Travaux en général.....	.....	.....	.....	1,823 89	
Remorqueur *Parkdale.*	.....	Dégréé à Selkirk, Man.....	.....	.....	.....	375 61	
Barge à charbon «N° 3».	.....	Dégréée à Selkirk, Man.....	.....	.....	.....	140 00	
						84,861 92	

Crédit non déduit de ce qui précède:
Remorqueur *Friday*, loyer.....$ 37 00

COLOMBIE-BRITANNIQUE, 1925-26

Drague	Date	Endroit	Déblais	Quantité, verges cubes	Coût pour l'endroit	Dépense totale	Coût par verge cube
					$ c.	$ c.	$ c.
«N° 301».....	.....	Dégréée à Victoria, C.-B.....	.....	.....	.....	3,089 21	
«N° 302».....	1er avril.....	Procter Narrows, C.-B.....	Gravier et cailloux..	225	104 02	.....	.462
	2-14 avril.....	Procter Outlet, C.-B.....	Argile et cailloux....	1,155	1,036 97	.....	.898
	15-18 avril.....	Nelson, C.-B., chantiers.....	Argile molle.....	900	308 81	.....	.343
	20-29 oct.....	Longbeach, C.-B., quai du bateau-passeur.	Sable et gravier.....	2,676	679 39	.....	.254
	30-31 oct. et 9-11 oct.	Cedar Creek, C.-B.....	Alluvions.....	725	318 56	.....	.439
	2-7 nov.....	Riondel, C.-B.....	Gravier, roc et cailloux.	730	630 63	.....	.864
	12-14 nov.....	Procter, C.-B.....	Sable, roc et argile.	585	208 04	.....	.356
	16 nov.-31 mars.	Kootenay-Landing, C.-B.....	Sable, argile et alluvions.	39,725	9,608 87	.....	.242
				46,721	.....	12,895 29	.276
«N° 305».....	1 avril-12 mai...	Port Mann, C.-B.....	Sable fin.....	91,440	7,345 94	.....	.0803
	25 mai-2 juin et 6-20 juin.	Réserve des Sauvages, embranchement nord de la rivière Fraser.	Sable et alluvions...	47,540	4,027 27	.....	.0847
	3-5 juin et 22 juin -26 juil. et 1-20 août et 25, janv.-20 mars.	Fraser, rivière, nouveau chenal King Edward.	Sable.....	550,410	37,532 77	.....	.0682
	28-31 juil.....	Fraser, rivière, Etang Oilery..	Sable et alluvions...	15,780	1,121 97	.....	.0711
	21-24 août.....	Steveston, London Landing....	Sable.....	3,265	425 17	.....	.1302
	14-23 sept.....	Ladner, C.-B.....	Sable et alluvions...	23,840	2,054 97	.....	.0861
	24 sept.-3 nov. et 9 déc.-23 janv.	Fraser, rivière, batture Anniеville.	Sable et alluvions...	195,120	12,483 36	.....	.0640
	4-17 nov.....	Fraser, rivière, *Can. Western Lumber Co.*	Sable et argile.....	18,370	1,984 11	.....	.1080
	18-25 nov.....	Fraser, rivière, *Timberland Lumber Co.*	Sable et alluvions...	18,135	1,830 58	.....	.1009
	25 nov.-1 déc....	Fraser, rivière, *B. C. Gypsum Co.*	Sable et alluvions...	8,630	956 62	.....	.1108
	2-8 déc.....	Fraser, rivière, Embranchement nord. *Independent Shingle Co.*	Sable et débris.....	9,515	1,074 73	.....	.1130
	22-31 mars.....	Fraser, rivière, Etang Woodwards.	Sable.....	33,938	1,889 63	.....	.0557
				1,015,983	.....	72,727 12	.0716
«N° 303».....	1 avril-13 juin...	Fraser, rivière, chenal King Edward.	Sable, alluvions et argile.	150,480	12,435 36	.....	.0826
	15 juin-4 sept. et 16 nov.-12 déc. et 11-16 janv.	Fraser, rivière, nouveau chenal King Edward.	Sable, alluvions et argile.	419,628	33,061 32	.....	.0788
	4-12 sept. et 25 sept.-14 nov. et 18 janv.-31 mars et 4 déc.-9 janv.	Fraser, rivière, Sand Heads...	Sable, alluvions et argile.	282,744	24,093 51	.....	.0852
				852,852	.....	69,590 19	.0816

SOMMAIRE—RAPPORT DE L'EXERCICE FINANCIER. DRAGUES DU MINISTÈRE 1925-26—*Fin*

COLOMBIE-BRITANIQUE, 1925-26—*Fin*

Drague	Date	Endroit	Déblais	Quantité, verges cubes	Coût pour l'endroit	Dépense totale	Coût par verge cube
					$ c.	$ c.	$ c.
«N° 306».....	13-28 avril.....	Vancouver, port, 1st Narrows.	Gravier.....	35,100	8,681 80	.....	.2473
	4 mai-8 juil. et 27 juil.-10 oct. et 19 oct.-16 nov.	Vancouver, port, 2nd Narrows.	Gravier.....	296,920	75,485 09	.....	.2542
	16 déc.-13 mars et 21-31 mars.	Vancouver, havre à charbon..	Vase, roc et cailloux.	120,360	45,069 64	.....	.3745
				452,380	.....	129,236 53	.2857
«N° 309».....	4-16 mai.....	Petite Rivière, chenal.....	Sable et gravier.....	4,823	717 76	.....	.1488
	18 mai-21 juil....	Salmon Arm.....	Argile.....	24,411	3,475 89	.....	.1424
	22-23 juil.....	Wilcox Landing.....	Argile.....	670	116 76	.....	.1743
	24-25 juil.....	Canoe.....	Sable fin.....	770	126 33	.....	.1641
	27-29 juil.....	Chase.....	Gravier.....	240	65 08	.....	.2712
				30,914	.....	4,501 82	.1456
«N° 311».....	1-25 avril.....	Burton, Deer Rock Bar.....	Cailloux et gros gravier.	14,245	1,703 36	.....	.1196
	30 sept.-11 nov. et 22 janv.-19 fév. et 9-16 mars.	Goose Island.....	Sable, gravier et souches.	56,861	6,726 40	.....	.1183
	12 nov.-5 déc....	Arrowhead, ch. de f. P.-C.....	Sable.....	14,815	1,628 76	.....	.1099
	7 déc.-4 janv....	Two Beacon Bar.....	Sable.....	18,795	1,877 43	.....	.0999
	5-21 janv. et 20 fév.-8 mars et 17-19 mars.	Cottonwood, barrage.....	Sable.....	20,920	2,809 92	.....	.1343
	20-31 mars.....	Deer Rock, Cut.....	Cailloux et gros gravier.	5,325	839 25	.....	.1576
				130,961	.....	15,585 12	.119
Remorqueur *Petrel.*	.....	Dégréé à Vancouver, C.-B.....	.....	.....	.....	644 99	
Dérocheuse «N° 1».	.....	Dégréée à Vancouver, C.-B....	.....	.....	.....	3,944 20	
Dérocheuse «N° 2».	.....	Dégréée à Vancouver, C.-B....	.....	.....	.....	2,516 71	
Outillage de forage.	.....	Dégréé à New Westminster, C.-B.	.....	.....	.....	246 94	
Construction d'une barge à combustible pour la drague N° 302»«.	.....	.....	.....	.....	.....	1,224 35	
Construction d'une barge à combustible pour la drague «N° 311».	.....	.....	.....	.....	.....	4,955 85	
						321,158 32	

Crédits non déduits de ce qui précède:

Remorqueur *Point Grey*.....	$ 75 00
Drague «N° 305».....	1,000 00
Drague «N° 305».....	2,100 00
	$ 3,175 00

BASSINS DE RADOUB

BASSIN DE RADOUB CHAMPLAIN

Le personnel régulier du bassin de radoub a vu à son fonctionnement et à son entretien, et les travaux suivants ont été exécutés: on a réparé l'ouvrage en brique, les arches, les contre-portes, les compartiments à l'eau, les broyeurs d'escarbilles, etc., des chaudières à vapeur, les conduites d'alimentation de vapeur et d'eau et leurs couvertures en amiante, la couverture en amiante des réservoirs de vapeur de la chaudière, et deux des transmissions des chaînes de halage du caisson roulant. On a remplacé 350 barres de grilles, et ajouté huit chaînons, avec leurs tiges, à la chaîne de halage des caissons roulants. Six grandes vannes en acier ont été installées sur la face extérieure de l'écluse d'entrée des caissons roulants, pour fermer les six ponceaux de remplissage de 42 pouces, pendant l'hiver ou en cas de besoin. On a renouvelé le pavé en bois de 6 pouces du pont pliant du caisson roulant, et on a installé un tuyau de conduite pour l'air comprimé, avec les raccords nécessaires, dans la chambre des chaudières et la chambre de la pompe. Les sept grandes vannes de remplissage et d'évacuation ont été grattées et peinturées. On a réparé les drains de surface en béton dans le plancher ainsi que le plancher en béton du bassin de radoub, et fait des réparations d'ordre général et des travaux de peinture aux bâtiments.

Le bassin a été occupé pendant 279 jours par vingt-deux vaisseaux dont le tonnage total s'élevait à 64,902 tonnes.

Trois vaisseaux du gouvernement canadien ont occupé le bassin pendant trente-huit jours de cette période.

BASSIN DE RADOUB LORNE

On y a exécuté les travaux suivants: les conduites d'alimentation de vapeur et d'eau avec leurs couvertures en amiante, l'ouvrage en brique et les arches des chaudières à vapeur ont été réparés. Des réparations d'ordre général ont été faites à la chaussée en macadam et les bâtiments ont été réparés et peinturés.

Le bassin a été occupé pendant 284 jours par dix-huit vaisseaux dont le tonnage total s'élevait à 30,350 tonnes.

Quatre vaisseaux du gouvernement canadien ont occupé le bassin pendant vingt-neuf jours de cette période.

NOUVEAU BASSIN DE RADOUB D'ESQUIMALT

En janvier 1921, on a accordé un contrat à la *P. Lyall & Sons Construction Company,* pour la construction de ce bassin de radoub.

Tout l'ouvrage dans l'enceinte du bassin de radoub a été complété dans la première semaine de juin 1925 et l'enlèvement du bâtardeau a été commencé à ce moment. Après l'enlèvement du batardeau, le creusage du chenal d'entrée et l'enlèvement des roches submergées ont été menés à bonne fin pour permettre de mettre en place la dernière pile en encaissement du quai-débarcadère.

Les principaux item de l'ouvrage fait durant le dernier exercice, exclusion fait de l'enlèvement du batardeau, ont été les suivants: enlèvement par dragage de 13,000 verges cubes de déblais; excavation de 1,764 verges cubes de roche commune, de 158 verges cubes de roche dans les tranchées, de 10,060 verges cubes de roche submergée et de 1,122 verges cubes de roche détachée; mise en place de 1,516 verges cubes de béton de la classe 1, de 4,450 verges cubes de béton de la classe 2, de 4,980 livres de boulons de scellement, de 1,500 livres d'acier d'armature, de 5,620 pieds cubes de granit, de 8,229 verges cubes de remplissage en argile plastique, de 2,836 pieds linéaires de tuyaux pour l'air et pour l'eau, de

1,480 pieds linéaires de boyaux de 2½ pouces, avec raccords, de 1,000 pieds linéaires de garde-fou, de 9,155 verges carrées de chaussée, de 436 tonnes de perré-maçonné, de 185 verges cubes de surface de fini sur le perré-maçonné, de 232 verges cubes d'ouvrage en encaissement, et de 31,200 pieds (mesure de planche) de chapeaux en chêne pour les tins.

La valeur totale de l'ouvrage fait en vertu de ce contrat, au 31 mars 1925, était de $4,788,853.76, et on a alloué un certain montant pour les matériaux livrés à pied d'œuvre. La valeur des travaux exécutés au cours du dernier exercice financier est de $391,028.10.

Les travaux régis par le contrat adjugé à MM. Hodgson, King et Marble pour la fourniture et le montage de la machinerie, ont été poussés avec toute la diligence possible, à mesure qu'on pouvait obtenir l'équipement et, comme résultat, le montage des pompes, des moteurs, etc., a été complété à temps pour les épreuves de février 1926. Ces épreuves ont été très satisfaisantes et les résultats ont établi que l'appareil avait une efficacité plus grande que celle qu'on n'en attendait. La valeur totale des travaux faits en vertu de ce contrat, au 31 mars 1926, s'élevait à $339,172.88, dont $81,567.88 étaient attribuables aux travaux exécutés au cours du dernier exercice financier. Il reste encore à compléter le système d'éclairage et la mise en place de trois cabestans sur le côté sud du bassin de radoub. Ces travaux seront achevés dès que les travaux de remblayage qui font partie du contrat principal le permettront.

En avril 1925, on a adjugé un autre contrat à MM. Hodgson, King et Marble, pour la construction d'un bâtiment pour le transformateur, d'un modèle semblable à celui du bâtiment des pompes. En vertu d'une entente avec la *British Columbia Electric Railway Company*, cette dernière devait payer la moitié du coût de ce bâtiment jusqu'à concurrence de $5,000.00. Le bâtiment a été achevé en juin 1925 et a coûté $9,410.50.

En mars 1925, un contrat a été adjugé à MM. Yarrows, Limitée, pour la construction des deux caissons flottants en acier, requis pour le bassin de radoub. Plus tard, on a permis à cette firme de donner la fabrication de l'ouvrage en acier en sous-contrat à la *Canadian Bridge Company*, de Wakerville, Ontario. Le premier envoi d'acier a été reçu à Esquimalt en juillet 1925 et, de ce jour, les travaux ont progressé d'une manière satisfaisante de sorte que, à la fin de l'exercice financier, le caisson de 49 pieds avait été achevé, livré et éprouvé, et est maintenant en place et utilisé dans le bassin de radoub, tandis que le caisson de 46 pieds a été achevé jusqu'au pont n° 3 et est maintenant prêt à être lancé, ce qui sera fait dès qu'il y aura une marée favorable.

La valeur totale de l'ouvrage achevé en vertu de ce contrat, à la fin de l'exercice financier, était de $330,981.08, et on a alloué $14,416.56 pour les matériaux livrés à pied d'œuvre.

Le 30 janvier 1926, un marché a été passé avec la *Canadian Ingersoll-Rand Company, Limited,* pour la fourniture et le montage d'un compresseur d'air complet avec moteur, excitateur, appareil de contrôle, réservoir à air, réfrigérant, filtre à air et pièces de rechange. La valeur totale du contrat est de $20,776.00 et la date stipulée pour l'achèvement est le 15 mai 1926. L'appareil a été livré à Esquimalt en mars et, à la fin de ce mois, on avait fait du travail pour une valeur de $17,091.00.

Un arrêté en Conseil a été passé le 27 février 1926 pour autoriser l'achat d'une grue à fût rigide, de 100 tonnes, de la *Eastern Equipment Company*, au coût de $45,000.00, livrée à Esquimalt. Cette grue a été expédiée de New-York le 20 mars 1926 et doit arriver à Esquimalt avant la fin d'avril. Le coût total de la grue une fois montée sera de $85,000.00, environ, et le montage devrait être achevé au commencement de l'été de 1926.

VIEUX BASSIN DE RADOUB D'ESQUIMALT

On a construit deux urinoirs sanitaires d'un type amélioré et installé deux fontaines pour boire. Le bâtiment qui contenait les salles de toilette des officiers de marine et des intendantes a été démoli et remplacé par une construction moderne en béton armé, aménagée avec des accessoires sanitaires du dernier modèle. On a installé des réchauds électriques pour chasser le froid. On a employé pour ces réchauds le surplus de l'énergie électrique fournie à la pompe, permission de ce faire ayant été obtenue de la *British Columbia Electric Railway Company*. Comme les vieilles échelles en bois, au nombre de sept sur chaque côté du bassin, descendant du sommet jusqu'au pavé, étaient pourries et peu sures, elles ont été enlevées, et on a mis une échelle en fer, sur chaque côté du bassin, vers le milieu; ces deux échelles ont été faites par le personnel de la chambre des machines. Le mât de pavillon qui était sur le côté est du bassin a été mis à la place de la grue à chevalet, gréé et muni d'un treuil pour lever la barre d'attelage et les consoles du caisson quand on le pousse jusqu'au dernier arrêt. On a coupé une grande partie de la cale inclinée sur chaque côté, à la tête du bassin, et on l'a ensuite ajustée pour permettre de mettre en bassin avec sûreté les plus gros vaisseaux à avant carré. On a acheté quinze nouveaux tins en chêne, par l'entremise de la division des approvisionnements maritimes, et on les a ajustés là où c'était requis. Les glissoires pour le bois, à la tête du bassin, ont été remplacées par des glissoires d'un type plus commode; ces glissoires ne sont plus utilisées que pour les ventrières et les étais, toutes les plus grosses pièces étant manutentées par la grue électrique. On a posé une conduite principale d'alimentation d'eau jusqu'au couronnement du bassin, pour fournir de l'eau fraîche en quantité suffisante pour le lavage qui se fait dans le bassin. On a enlevé cinq tins, à l'extrémité supérieure du bassin, et rempli leurs lits de béton. On a construit un drain de surface en béton, à l'angle nord-ouest du chantier pour drainer la partie du terrain qui était toujours inondée en temps de pluie. Le petit hangar à provisions qui est sur le côté ouest a été allongé de 15 pieds et placé sur une fondation en béton; l'espace additionnel ainsi fourni était nécessaire pour remplacer le vieux hangar pour la poix qui a été démoli. Une grue à chariot roulant d'un modèle amélioré a été construite et ajustée par le personnel de la chambre des machines, pour obvier autant que possible au déraillement dû à l'alignement inégal du rail. On a construit environ 1,000 pieds de clôture neuve, avec barrières, à partir du chantier maritime jusqu'à l'atelier de menuiserie. Un plancher en ciment a été posé dans une partie du sous-sol de la maison du maître-mécanicien des machines à vapeur. Une nouvelle fournaise a été installée dans la résidence du contremaître du bassin.

Vingt-six vaisseaux ayant un tonnage total de 113,103 tonnes, sont entrés dans le bassin pour être réparés, nettoyés et peinturés, et le bassin a été occupé pendant soixante-huit jours.

SELKIRK, CALE DE HALAGE

La cale de halage a été maintenue en opération durant toute la saison. Trente vaisseaux, en comptant les chalands, ont été halés hors de l'eau.

TRAVERSÉES

LISTE DES PERMIS DE TRAVERSÉES EN VIGUEUR DURANT L'EXERCICE FINISSANT LE 31 MARS 1926.

Endroit	Montant annuel du permis
Kingston-Cape Vincent	$ 25 00
Port Lambton-Roberts Landing	1 00
Walkerville-Détroit	1 00
Windsor-Détroit	1 00
Calumet-L'Orignal	25 00
Buckingham-Cumberland	5 00
Montebello-Alfred	10 00
Point Albino-Buffalo	50 00
Gananoque-Clayton	3,000 00
Cross Point-Campbellton	10 00
Brockville-Morristown	1 00
Fassett-Saint-Thomas-d'Alfred	10 00
Morrisburg-Waddington	25 00
Courtwright-St. Clair	10 00
Pembroke-Ile Allumette	130 00
Sault-Sainte-Marie-Sault-Sainte-Marie	100 00
Fitzroy-Onslow	5 00
La Passe-Fort-Coulonge	204 00
Rainy River-Villes de Beaudette et Spooner	50 00
Rockcliffe-Gatineau	50 00
Niagara-Youngstown	40 00
Erie Beach-Buffalo	50 00
Prescott-Ogdensburg	1 00
Rockport-Alexandria	25 00
Fort Erie-Buffalo	50 00
Sombra-Marine City	1 00
Walpole-Algonac	1 00

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT

J. E. Gobeil, Surintendant général

Situation des lignes	Date de la construction	Longueur des lignes, en milles			Nombre de bureaux	Messages transmis	
		Lignes de poteaux	Lignes de fils	Câbles		1925	1926
Terre-Neuve—							
Nouvelle-Ecosse	1883	14	14	–	2	–	–
Nouveau-Brunswick—	1880–1916	787¼	925¼	64½	101	22,838	22,929
Chatham-Escuminac	1885–1919	86½	109¾	–	6	9,416	8,990
Baie de Fundy	1880–1916	36	65	50½	30	5,192	5,254
Québec—							
Iles-Madeleine	1880–1910	82¾	200⅝	34⅛	3	3,812	4,418
Ile-d'Anticosti	1881–1890	251½	251½	44¼	8	752	–
Côte nord du Saint-Laurent	1881–1915	1,038	1,041½	9⅜	72	37,596	39,899
District de Chicoutimi	1881–1912	162	172	–	11	12,859	14,047
Ligne de la Quarantaine	1885–1912	54¾	152¼	25¼	8	11,173	12,651
Comté de Québec	1909–1914	73	97½	–	9	10,641	8,961
Timiskaming	1910–1912	104	104	–	18	–	–
Ontario—							
Ile Pelée	1889–1901	–	–	17½	–	1,582	1,485
Ile Manitoulin	1914	7½	7½	2¾	–	–	–
Ile Cockburn	1914	5¼	5¼	–	–	–	–
Saskatchewan	–	–	–	–	–	9,682	8,995
Moose Jaw-Willow Bunch	1885–1919	84	84	–	4	–	–
Battleford-Ile Lacrosse	1912	302	324	–	9	–	–
Lloydminster-Lac Onion	1883–1913	42	42	–	2	–	–
Alberta	–	–	–	–	–	21,374	22,634
Edmonton-Hudson's Hope, ceintures et branchements	1883–1919	792	819½	–	20	–	–
Athabaska-Fort McMurray et branchements	1914–1919	323	323	–	6	–	–
Lac Onion-Elk Point	1883–1919	58½	58½	–	2	–	–
Colombie-Britannique—							
Terre ferme	1899–1922	1,768¾	3,422¾	13½	276	148,649	156,064
Ile de Vancouver	1896–1914	1,303½	1,638	90¼	167	123,343	134,503
Yukon	–	–	–	–	–	80,449	81,966
Ashcroft-Dawson, frontières et branchements	1899–1916	3,243	3,705½	2¾	296	–	–
Ile Queen Charlotte	1913–1914	102	102	–	16	–	–
		10,721¼	13,665⅜	354⅜	1,066	499,358	522,796

RÉSEAUX TÉLÉGRAPHIQUES DU DOMINION

A titre d'intérêt général, et conformément à l'état mentionné l'année dernière, nous donnons ci-après les derniers chiffres que nous avons montrant l'étendue des lignes télégraphiques en service dans tout le Dominion:—

—	Longueur des lignes, en milles				Longueur des conducteurs, en milles				Nombre de bureaux
	Aériennes	Souterraines	Sous-marines	Total	Aériens	Souterrains	Sous-marins	Total	
Service télégraphique Canadien-National	23,674	15	17	23,706	123,511	1,141	117	124,769	2,075
Service télégraphique de l'Etat	10,721¼	–	354⅝	11,076 1/12	13,665⅜	–	354⅝	14,020 5/24	1,066
Service télégraphique du Pacifique-Canadien	15,431	53.5	103.9	15,588.4	135,514	1,944	243	137,701	1,527

CONSTRUCTION

Au 31 mars 1926, le service télégraphique de l'Etat comptait 10,721¼ milles de ligne de poteaux, 13,665⅜ milles de fils, 354⅝ nœuds de câble et 1,066 bureaux.

Au cours de l'année, on a construit 178 milles de lignes nouvelles, comme suit:—

	Milles	Milles
Nouvelle-Ecosse—		
Little Narrows–Ottawa Brook	9½	
Washabuck Bridge–South Cove	3	
Washabuck Centre–McKays Point	4	
		16½
Alberta—		
Dawson Creek–Kilkerran	6	6
Colombie-Britannique, terre ferme—		
Barrière–Barrière Forks	15½	
Kuskanook	9	
Autres petits prolongements	11½	
		36
Yukon et Colombie-Britannique nord—		
Deer Park Ranch	1	
Fish Lake Ranch et branchements de Big Lake	8	
Ligne Vanderhoof–Stuart Lake	43	
Quesnel–Prince George, partie complétée	35½	
Division Endako–François Lake	16	
Ligne Nadina River–Reopels Ranch	16	119½
Total		178

La réduction du nombre de milles de lignes de poteaux, due à l'abandon et au nouvel arrangement de certaines routes, s'analyse comme suit:—

	Milles
Iles-Madeleine—	
Ligne de poteaux remplacée par un câble	7¼
Saskatchewan—	
Abandon de la ligne Moose Jaw–Gravelbourg-Limerick	102
Yukon—	
Abandon de la ligne Fort Fraser–Stuart Lake	40
Total	149½

Ce qui donne, pour l'exercice 1925-26 le nombre de milles suivant de lignes de poteaux:—

	Milles
1924–25 (chiffres rectifiés)	10,692½
Constructions nouvelles, en plus	178
	10,870½
Abandons, en moins	149¼
Total au 31 mars 1925	10,721¼

La différence entre le nombre de milles de fils pour 1924-25 et 1925-26 est due à la construction de lignes nouvelles et à l'abandon de vieilles lignes, etc., et s'analyse comme suit:—

	Milles	Milles
Nombre de milles de fils pour 1924–25 (chiffres corrigés)		13,595¾
PLUS:—		
Nouvelle-Ecosse, nouvelle construction	16½	
Iles-Madeleine, installation de postes téléphoniques additionnels	14⅛	
Alberta, nouvelle construction	6	
Colombie-Britannique, terre ferme, nouvelle construction	71	
Ile Vancouver, métalisation des lignes existantes	20½	
Yukon et Colombie-Britannique nord, construction	119½	
		247⅝
		13,843⅜
MOINS:—		
Saskatchewan—		
Abandon de la division de Moose Jaw	135	
Ile de Vancouver—		
Abandon de la ligne de l'île Sidney	3	
Yukon et Colombie-Britannique nord—		
Abandon du réseau Fort Fraser–Stuart Lake	40	
		178
Total, 1925–26		13,665⅜

RECETTES ET DÉPENSES

Les recettes et dépenses de chacun des réseaux de l'Etat, dans les différents districts mentionnés plus haut, sont énumérées dans le tableau suivant:—

Télégraphes et téléphones	Dépenses 1925–1926				Recettes 1925–26
	Constructions et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total	
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Cap Ray, Terre-Neuve (octroi)			250 00	250 00	
Provinces Maritimes—					
Baie de Fundy, réseau de la			4,229 70	4,229 70	1,824 64
Cap-Breton, réseau du	10,574 03		32,293 95	42,867 98	6,919 26
Chatham-Escuminac, réseau			2,420 11	2,420 11	2,300 98
Ile-du-Prince-Edouard et terre ferme			6,946 66	6,946 66	
Québec, terre ferme—					
Dorchester, comté de, réseau (affermé)					
Câble entre l'île Verte et la rive sud du Saint-Laurent	1,229 20			1,229 20	
Côte Nord, à l'est de Bersimis			28,887 37	28,887 37	14,676 57
Côte Nord, à l'ouest de Bersimis			16,713 19	16,713 19	5,214 67
Québec, comté de, réseau			2,500 93	2,500 93	1,603 04
Timiskaming, réseau			2,018 61	2,018 61	
Québec, Iles—					
Anticosti, réseau d' (affermé)			6,085 15	6,085 15	
Grosse-Ile, Ile-aux-Coudres et Ile d'Orléans, réseau			3,636 00	3,636 00	974 51
Iles-Madeleine, réseau			7,353 20	7,353 20	2,319 10
Provinces Maritimes et Golfe, en général			1,678 19	1,678 19	
Vaisseau-câblier *Tyrian*			86,708 05	86,708 05	
Ontario—					
Manitoulin et Cockburn, îles, réseau			2 50	2 50	
Pelée, île, réseau			343 23	343 23	148 50
Saskatchewan et Alberta—					
Saskatchewan, réseau		7,724 20	37,002 22	44,726 42	3,616 14
Alberta	4,888 38	3,240 37	80,238 36	88,367 11	17,110 08
Colombie-Britannique et Yukon—					
Ashcroft-Dawson, réseau	21,445 59	6,985 43	21,274 53	238,705 55	89,563 46
Colombie-Britannique, réseau de la terre ferme	5,892 42	10,974 39	98,482 90	115,349 71	77,934 60
Colombie-Britannique, réseau de l'île de Vancouver	4,732 01	10,171 93	134,301 79	149,205 73	63,514 03
Service télégraphique en général			5,919 34	5,919 34	
Recettes nettes					287,719 58
REVENU CASUEL PERÇU:					
Alberta, réseau de l'—					
Location et vente d'équipements					180 10
Colombie-Britannique, terre ferme—					
Location de poteaux et d'équipements divers					231 55
Saskatchewan—					
Vente de vieux matériaux					1,298 54
Vancouver, réseau de l'île de—					
Location et vente de vieux matériaux					149 65
Yukon, réseau du—					
Vente de vieux matériaux					156 82
Cap-Breton, réseau du—					
Vente du bureau du télégraphe du village de Sainte-Marguerite, C.-B. location de poteaux, etc					875 02

RECETTES ET DÉPENSES—*Fin*

Télégraphes et téléphones	Dépenses 1925-1926				Recettes 1925-26
	Constructions et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total	
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dorchester, P.Q., réseau de—					
Locations					3 00
Côte Nord, à l'est de Bersimis—					
Vente du bureau de télégraphe de la Longue-Pointe-Mingan, et vente de vieilles batteries					1,003 08
Vaisseau-câblier «Tyrian»—					
Services rendus au ministère de la Défense Nationale					1,334 00
Divers					1,250 00
Anticosti—					
Vente de vieux matériaux					879 66
Totaux	48,761 63	39,096 32	768,285 98	856,143 93	295,081 00

REMARQUE.—En sus de ce qui précède, un impôt d'accise de $6,294.86 a été perçu et remis au ministère des douanes et de l'accise.

ENTRETIEN

Le coût de l'entretien et de l'exploitation des services télégraphique et téléphonique de l'Etat, dans les Provinces Maritimes et dans la division du bas du fleuve Saint-Laurent, se chiffre à $201,721.11, pour l'exercice financier 1925-1926.

A comparer avec l'année précédente, il y a une diminution de $18,425.14, comme suit:—

Baie de Fundy	$ 964 55	
Cap-Breton	9,102 38	
Chatham-Escuminac	102 29	
Ile-du-Prince-Edouard	468 95	
Côte Nord, à l'est de Bersimis	3,544 71	
Côte Nord, à l'ouest de Bersimis	70 12	
Québec, comté de	179 01	
Timiskaming	2 86	
Ile d'Orléans, réseau de l'	537 40	
Provinces Maritimes et Golfe, en général	12,802 04	
		$ 27,774 31
Moins les augmentations suivantes:—		
Anticosti	$ 114 92	
Vaisseau-câblier *Tyrian*	7,598 36	
Iles-Madeleine	1,635 89	
		9,349 17
Diminution nette		$ 18,425 14

Le coût de l'entretien et de l'exploitation des services télégraphique et téléphonique de l'Etat, dans les divisions qui sont à l'ouest des Provinces Maritimes et de Québec, se chiffre à $566,564.87, pour l'exercice financier 1925-26.

A comparer avec le coût de l'année précédente, il y a une diminution de $52,072.22, comme suit:—

Ontario:		
Manitoulin, île	$ 107 90	
Pelée, île	954 06	
Saskatchewan et Alberta—		
Saskatchewan	11,706 34	
Alberta	15,038 83	
Colombie-Britannique et Yukon—		
Ashcroft-Dawson	26,832 34	
Colombie-Britannique, terre ferme	10,772 69	
		65,412 16
Moins les augmentations suivantes—		
Vancouver, île de	$ 8,753 59	
Service télégraphique en général	4,586 35	
	$	13,339 94
Diminution nette	$	52,072 22

La diminution du coût de l'entretien et de l'exploitation de tout le service est de $70,497.36, comme suit:

Québec et l'Est	$ 18,425 14	
A l'ouest de Québec	52,072 22	
	$	70,497 36
Moins l'augmentation pour de nouvelles constructions		21,122 69
Diminution des dépenses totales	$	49,374 67

Cette diminution ajoutée à celle des trois années précédentes donne une diminution totale de $167,972.18, répartie comme suit:—

1922–23	$ 64,227 49
1923–24	19,210 90
1924–25	35,159 12
1925–26	49,374 67
	$ 167,972 18

Le revenu de l'exercice financier 1925-26 accuse une augmentation de $4,823.15 sur celui de l'exercice précédent.

Cette augmentation aurait été beaucoup plus considérable si ce n'était qu'un montant de $5,078.87, approximativement, a été détourné vers d'autres fins par l'interruption du trafic pendant une période de cinq mois (d'avril à août), sur une partie du réseau du Yukon, entre Hazelton et Telegraph Creek, et par l'abandon de 149¼ milles de lignes qui a entraîné la fermeture de quatre bureaux.

SERVICE TÉLÉPHONIQUE DES MINISTÈRES, 1925-26

Ministères	Nombre de téléphones						Total	Montant pour l'année	Temporaires		Montant
	Bureaux				Résidence						
	P.C.P.		Direct								
	Dir.	Embr.	Dir.	Embr.	Dir.	Embr.			Pupitres	Embr.	
								$ c.			$ c.
Agriculture	77	62	1	1	10	3	154	3,636 62	1	1	23 95
Archives	8	1			1	1	11	293 73			
Auditeur général	26	1			1	1	29	568 65			
Fonds patriotique canadien	1						1	22 08		1	9 22
Directeur général des élections	2	5					7	122 37			
Commission du Service civil	27	20			4	1	52	1,037 06			
Commission de conservation	2	1			1	1	5	108 36			
Douanes et accise	51	6	2	3	3		62	1,169 44	1	1	5 71
Cour de l'Echiquier	5				1		6	161 33			
Affaires étrangères	17	4	1		5	3	30	660 86	1		25 02
Finances (voir Assurance)	50	6			1	1	58	1,004 40	1	2	39 87
Comité de surveillance des contrats du gouvernement	5	2					7	161 83	2		1 84
Résidence du Gouverneur général	16	3					19	310 45			
Gouverneur général	4	2	2	3	10	6	27	740 21			
Santé	21	5			2	2	30	655 55			
Chambre des Communes	51	16	2		1	1	71	1,305 88	1	1	39 96
Chambre des Communes, service sessionnel									188	29	1,785 99
Immigration et colonisation	30	14	2		2		48	1,394 23			
Affaires des Sauvages	14	1			2	1	18	532 68			
Conseil des recherches industrielles	5						5	64 77			
Assurance	8	1			1	1	11	226 00			
Intérieur	176	55			4	2	237	5,837 77			
Justice	24	8			8	2	42	763 22	3	1	46 04
Travail	18	5	1	1	3	1	29	622 46	1	1	32 29
Bibliothèque du Parlement					2	1	3	79 08			
Marine et Pêcheries	73	12			5	2	92	1,819 79	1		25 02
Mines	78	17	4	2	1	1	103	1,800 70		3	21 93
Défense nationale	183	55	5	1	3	1	248	4,713 07	4	1	180 40
Brevets	11	3			1		15	398 50			
Postes	67	12	2	1	6	2	90	2,630 27	1	3	85 55
Imprimerie Nationale	42	6					48	765 86	4	3	23 62
Conseil Privé	9	1	1		4	2	17	417 25	2		48 15
Travaux publics	67	20	2	1	8	4	102	2,012 10	2		24 28
Commission des chemins de fer	18	11			1	1	31	637 77			
Royale Gendarmerie à cheval	42	14	5	1	2	2	66	1,645 86	3	2	44 92
Chemins de fer et canaux	25	14	6		9	1	55	1,351 57	1		6 65
Secrétaire d'Etat	17	7			2	1	27	411 71	1	2	44 04
Sénat	30	6					36	602 33			
Sénat, service sessionnel									53	15	609 80
Rétablissement des soldats dans la vie civile	113	15			3	2	133	2,249 22	5	2	54 17
Commission de l'établissement des soldats	16	10					26	713 57			
Cour Suprême	11	2			1	1	15	380 32			
Commerce	41	15	1		1	1	59	1,405 05	1	1	34 08
	1,481	438	37	11	109	49	2,125	45,433 97	277	69	3,212 50

Postes annuels	2,125	$ 45,433 97
Postes temporaires	346	3,212 50
Total des postes pour lesquels on a payé au cours de l'exercice 1925-26	2,471	$ 48,646 57
Aménagement des postes centraux privés		24,812 17
Salaires des téléphonistes des postes centraux privés		23,271 63
Plus la moitié du compte pour le bottin—édition de février 1925, payée en juin 1925		515 45
Dépense totale		$ 97,245 72

DIVERS RÉSEAUX

TERRE-NEUVE

La ligne entre Port-aux-Basques et le cap Ray est administrée, comme dans le passé, en vertu d'un marché conclu avec la Cie de télégraphe Anglo-Americaine.

CAP-BRETON

Durant l'année, les diverses lignes de télégraphe et de téléphone ont été maintenues dans un état satisfaisant et on a fait avec diligence beaucoup de travaux pour redresser les lignes, les réparer, etc. On a augmenté la longueur de la ligne, aux environs de Washabuck, en construisant des embranchements jusqu'à South Cove et McKay's Point, et entre Little Narrows et Ottawa Brook. Ces nouveaux embranchements ajoutent 16½ milles au réseau de l'île du Cap-Breton.

Le revenu du dernier exercice accuse une augmentation de $478.89, en dépit du fait qu'il y a eu une dépression financière sérieuse dans les districts houillers. L'augmentation est due surtout au trafic ayant trait aux pêcheries du large. Le coût de l'exploitation pour l'exercice 1925-26 accuse une diminution de $9,102.38 sur celui de l'exercice 1924-25. On a transmis quatre-vingt-onze messages de plus, malgré que deux bureaux de télégraphes et quatorze bureaux de téléphone à commission aient été fermés. Vingt-quatre abonnés nouveaux ont été ajoutés à la liste tandis que huit anciens abonnés ont abandonné le service.

BAIE DE FUNDY

Les circuits télégraphique et téléphonique ont été maintenus en état satisfaisant pendant l'année. Le service double est d'une valeur inestimable pour les îles Grand-Manan et pour les îles et les phares des environs. Ces derniers sont reliés au réseau par divers bouts de câble qui desservent des endroits importants tels que le phare de Gannet Rock, le poste de sauvetage de Wood Island et autres endroits, dans la direction de la mer, où l'on surveille avec attention les conditions climatériques, pour le bien des pêcheurs. Le coût de l'exploitation pour l'exercice écoulé a été de $4,229.70, soit $964.55 de moins que pour l'exercice précédent. Le revenu accuse une augmentation de $104.05, et on a transmis soixante-deux dépêches de plus que l'année dernière. Il y a vingt-sept bureaux, comme l'année dernière.

CHATHAM-ESCUMINAC

Ce réseau qui s'étend sur une longueur de 86 milles, le long de la côte nord-est du Nouveau-Brunswick, près de Chatham, a donné un service ininterrompu et satisfaisant au cours de l'année. Si l'on compare le coût de l'exploitation du dernier exercice avec celui de l'exercice précédent, on constate une diminution de $102.29. Le revenu a augmenté de $509.59 en dépit d'une diminution de 426 dans le nombre des dépêches transmises. Huit personnes de plus se sont abonnées au téléphone et aucun des abonnés de l'année précédente n'a abandonné le service.

ÎLES-MADELEINE

Le service téléphonique de ces îles continue de fonctionner d'une façon satisfaisante et le nombre des abonnés a été porté à quatre-vingt-dix-huit. Ces abonnés sont servis par les centraux d'Amherst Island, de la Grosse-Ile et de Gridstone. On a inauguré à Grindstone, afin de satisfaire aux besoins de la population, un service prolongé et, de mai à janvier, le central donne un service ininterrompu de 5 heures du matin à 11 heures du soir. Deux endroits avoisin-

nants, l'île Entry, au sud-est, et l'île Bryon, au nord, sont desservis respectivement par les centraux d'Amherst et de la Grosse-Ile. Au cours de l'été, les lignes terriennes, le long de la grève de sable de l'île Wolf, ont été remplacées par un câble, sur une longueur de quatre milles. A un autre endroit où la marée haute était un danger constant pour les lignes terriennes, on a posé un câble, sur une longueur de quatre milles, le long de la grève du côté nord.

L'exploitation de ce réseau a coûté $1,635.89 de plus que l'année précédente. Le revenu accuse une augmentation de $353.07; cette augmentation est due au fait qu'on a donné 606 communications de plus que l'an dernier et que le service téléphonique compte vingt et un abonnés de plus.

ÎLE D'ANTICOSTI

Le service télégraphique de l'île d'Anticosti a été sous le contrôle de l'Administration d'Anticosti depuis qu'on l'a affermé à cette dernière, en 1924. Le circuit télégraphique principal qui relie Gaspé à Port-Menier au moyen d'un câble de 45 milles de longueur, continue d'être le principal moyen de communication avec l'extérieur. L'ancien circuit télégraphique qui allait à l'extrémité est de l'île a été transformé en un circuit téléphonique, et l'achèvement d'une nouvelle ligne téléphonique allant de Port-Menier (connu autrefois sous le nom d'Ellis Bay) à Jupiter River, a établi un service téléphonique très utile d'un bout à l'autre de l'île.

CÔTE NORD DU SAINT-LAURENT ET DISTRICT DE CHICOUTIMI

L'accroissement des activités dû à l'expansion des entreprises commerciales et industrielles dans les divers districts desservis par ce réseau a imposé à ces lignes un trafic beaucoup plus considérable qui a été expédié promptement et d'une manière satisfaisante au cours du dernier exercice. La ligne principale qui va de Murray Bay à Red Bay, Labrador, soit une distance de 1,014 milles, continue d'être le principal artère de communication. Cette ligne et celle qui suit la rivière Saguenay jusqu'à Chicoutimi forment la majeure partie de ce réseau et servent à transmettre le gros du trafic.

Le coût de l'exploitation pour le dernier exercice accuse une diminution de $3,614.83 sur celui de l'an dernier. Le revenu a augmenté de $2,222.03. Cette augmentation est due surtout à l'augmentation du nombre de dépêches transmises, car il y a eu 3,491 dépêches de plus que l'an dernier.

ÎLE D'ORLÉANS ET LA QUARANTAINE

Ce réseau a donné un service ininterrompu et satisfaisant durant l'année. Le coût de l'exploitation accuse une diminution de $537.40 sur celui de l'an dernier. Le revenu a augmenté de $89.70 et ceci est dû surtout à une augmentation de 1,478 dans le nombre des communications données par le central.

QUÉBEC, COMTÉ DE

On n'a fait ni changement ni addition à ces lignes durant le dernier exercice. Du fait que l'industrie du bois a été moins active que dans les années précédentes, le revenu accuse une diminution de $251.21, due principalement à ce que le central a donné 1,680 communications de moins que l'an dernier. Cette diminution du revenu a cependant été en partie compensée par une diminution du coût d'exploitation qui s'élève à $179.01.

TIMISKAMING

Ces lignes sont exploitées par la Cie du Téléphone du Nord, Limitée, en vertu d'un bail.

ÎLE PELÉE, ONTARIO

Le câble qui fournit le seul moyen de communication de cette île importante et productive a donné un service ininterrompu jusque vers la fin de novembre, alors qu'il a été endommagé par l'ancre d'un vaisseau. Comme la saison de navigation était avancée, la communication n'avait pas été rétablie à la fin de l'exercice financier. Le coût de l'exploitation, pour 1925-26, a été diminué de $954.06, et le revenu a aussi diminué de $121.45.

SASKATCHEWAN

On a considérablement diminué la longueur des lignes dans la partie sud de la Saskatchewan, durant l'année. On a abandonné la partie du réseau qui allait de Moose Jaw jusqu'à Limerick, vers le sud, y compris la boucle intermédiaire qui desservait Gravelbourg, ce qui a réduit la longueur de la ligne de 102 milles et déterminé la fermeture de quatre bureaux. La partie qui reste, d'Assiniboïa à Wood Mountain et à Willow Bunch, continue de donner le service télégraphique au territoire avoisinant. La section nord du réseau, qui va de Battleford à l'Île-la-Crosse, soit une distance de 302 milles, a rendu de grands services à cette partie de la province qui est peu peuplée mais qui augmente. Le coût de l'exploitation accuse une diminution de $11,706.34 sur celui de l'année précédente. Le revenu a diminué de $136.63 du fait que quatre bureaux de la division de Moose Jaw ont été fermés.

ALBERTA

Ces lignes qui partent d'Edmonton et desservant le territoire entre Athabaska et Lac-la-Biche, Fort McMurray et Peace River, et qui se prolongent vers l'ouest, via Grande-Prairie et Pouce-Coupé, jusqu'à Hudson Hope, C.-B., ont continué à donner un service téléphonique continu et satisfaisant à un grand nombre d'endroits au cours de l'année. Une petite section de six milles de longueur, entre Dawson Creek et Kilkerran, a été ajoutée à ces lignes. Le coût de l'exploitation pour l'exercice 1925-26 a été $15,038.83 de moins que pour l'exercice précédent, tandis que le revenu a augmenté de $382.14.

COLOMBIE-BRITANNIQUE, TERRE FERME

Le trafic sur les nombreuses lignes de cette division continue à être satisfaisant et accuse une forte augmentation sur celui de l'année précédente. La longueur en milles de ce réseau qui était de 1,732¾ milles l'an dernier, a été augmenté de 36 milles par la construction de divers courts embranchements nouveaux. Les deux principaux prolongements ont été ceux qui vont à Barrière Forks et à Kuskanook et qui ont 15½ et 9 milles de longueur, respectivement. Les 276 bureaux de téléphone compris dans cette division ont donné un service de communication utile et continu, entre les divers endroits. De plus, il y a 1,005 abonnés mis en communication par les divers centraux. Le coût de l'exploitation, comparé avec celui de l'année dernière, accuse une diminution de $10,772.69. Le revenu a augmenté de $3,045.72.

VANCOUVER, ÎLE DE

Les diverses lignes du district ont été exploitées durant toute l'année à un coût d'exploitation minimum et avec le moins de retard possible dans la transmission des messages. Les feux de forêts ont été moins nombreux que par les années passées et nos lignes n'ont, par conséquent, été que peu endommagées par les feux. Les tempêtes de l'hiver ont été moins sévères et ont fait peu de dommages. A cause de leur âge et de leur longue période d'immersion, les câbles qui relient les îles à la terre ferme deviennent très susceptibles d'être brisés et ils nous

ont causé beaucoup d'ennuis l'année dernière. Plusieurs câbles se sont rompus et ont été remplacés par des câbles neufs; le trafic a été transmis sur d'autres routes pendant qu'on faisait ces réparations. La saison prochaine, il faudra obtenir et avoir en main au moins dix nœuds de câble pour les renouvellements et les réparations. On a fait des prolongements et des réparations considérables aux lignes de Salt Spring Island qui sont tributaires du central de Ganges, et le nombre des abonnés qui était de quatre-vingt-seize l'an dernier a été porté à cent quinze.

Le coût de l'exploitation pour 1925-26 accuse une augmentation de $8,753.59 sur celui de l'année précédente et le revenu a augmenté de $3,779.10. Cette augmentation est due au fait qu'on a donné 11,160 communications de plus que l'an dernier, ce qui constitue une très forte augmentation. Les abonnés au téléphone des divers centraux sont maintenant au nombre de 225, soit cinquante-deux de plus que l'année dernière.

YUKON, RÉSEAU ET EMBRANCHEMENTS

La ligne principale et les embranchements de ce réseau ont été exploités durant l'année avec le moins de retard possible du trafic et ont, en général, été exempts d'interruptions prolongées causées par les tempêtes, les feux de forêts ou les inondations. Chaque fois que le service a été interrompu, les réparations nécessaires ont été faites promptement. Les réparations d'ordre général faites avant l'hiver, et d'autres précautions prises, telles que le renforcement des parties faibles, dans les diverses sections, ont largement contribué à nous faire passer la saison hivernale sans interruptions graves. On a replanté 2,550 poteaux dans la section qui va d'Ashcroft à Quesnel (une longueur de 220 milles), et on a replanté 1,500 poteaux dans l'embranchement de Bella Coola, entre Williams Lake et Tatla Lake (une longueur de 170 milles). Dans la division d'Endako, on a transporté sur la nouvelle chaussée vingt-deux milles de ligne qui étaient sur le vieux sentier. Il n'est pas tombé autant de neige que par le passé, à l'intérieur, et, par conséquent, on n'a pas eu de difficulté à faire promptement les réparations aux rares endroits où le service a été interrompu. Le long de la rivière Yukon, la ligne a été sérieusement endommagée par les glaces dont la débâcle s'est produite en mai, et par la crue des eaux qui a causé une accumulation des glaces. La ville de Dawson a été inondée et les communications par sans-fil et par les lignes de terre ont été interrompues pendant quelque temps. On a rétabli les communications avec le moins de retard possible et des réparations d'ordre général ont été faites plus tard. La brèche qui existait entre Nadina River et l'extrémité du fil qui vient de Houston a été comblée par la construction de 16 milles de ligne, ce qui donne une ligne continue de Houston à Burns Lake, via Ootsa Lake et François Lake. L'achèvement de cette ligne qui est exploitée exclusivement comme ligne téléphonique a produit une forte augmentation du revenu.

La section de la ligne principale qui se trouve entre Hazelton et Telegraph Creek a été close au trafic le 16 mars 1925, afin de donner aux postes de sans-fil qui avaient été installés l'opportunité de s'assurer s'ils pouvaient procurer un service satisfaisant à tout le Yukon et à la partie nord de la Colombie-Britannique. Ceci aurait rendu possible l'abandon de toute la partie nord de la ligne de terre et aurait réalisé une économie sur le coût de l'entretien. Mais comme les postes de sans-fil n'ont pas semblé pouvoir donner un service satisfaisant et que plusieurs plaintes ont été faites à cause du service réduit et de l'augmentation du coût pour le public, la ligne de terre a été rouverte le 1er septembre. Lors de cette réouverture, on a réorganisé les sections et six des huttes ont été fermées. Ceci a doublé la longueur des sections que les réparateurs de lignes restées en service ont à maintenir en état, et a effectué une économie de $17,944.23 en salaires, provisions, etc.

L'entretien du réseau accuse une diminution de $26,832.34 sur le coût de l'exercice financier précédent. Le revenu a diminué de $5,078.87; ceci est dû à la diminution du trafic quand la ligne de terre a été fermée pendant cinq mois, l'été dernier. On a ouvert huit bureaux de plus, ce qui porte leur nombre à 281. Il y a en plus 292 abonnés de téléphone qui sont raccordés aux divers centraux.

On a construit les lignes nouvelles suivantes:

Beaver Lake à Big Lake, district de Cariboo, 8 milles, avec deux bureaux.

Endako à l'extrémité d'aval du lac François, district de Bulkley Valley, 16 milles, avec quatre bureaux.

Vanderhoof à Stuart Lake (en remplacement de la vieille ligne Fort Fraser-Stuart Lake), 45 milles, avec un nouveau bureau.

Quesnel à Prince George (pas achevé); 26 milles, de Quesnel, vers le nord, avec deux bureaux, et 9½ milles, de Prince George, vers le sud, avec trois bureaux.

VAISSEAU-CÂBLIER TYRIAN DU G. C.

Itinéraire du vaisseau-câblier "Tyrian" durant l'exercice financier 1925-26, avec une énumération des réparations faites et un état des diverses espèces de câbles en mains:

1925

1er	avril	A Halifax.
7	"	Se rend à la jetée n° 9 pour prendre du charbon.
8	"	Départ pour Yarmouth; réparations au câble.
9	"	Arrive à Yarmouth.
10	"	Part de Yarmouth pour aller réparer le câble à Ellenwood.
11	"	Répare ledit câble. Départ pour Halifax.
12	"	Arrive à Halifax.
13	"	Départ pour Pictou, pour réparer le câble.
14	"	Au quai, à Pictou.
15	"	Tente de réparer le câble, revient à Pictou à cause d'un gros vent.
16	"	Départ pour Anticosti. Rencontre des glaces et marche à petite vitesse.
17	"	A l'ancre à la Rivière-au-Renard; les bateaux ont commencé les réparations au câble.
18	"	Lève l'ancre et part pour Gaspé, mais il a été impossible de poser le câble de la Rivière-au-Renard à cause du mauvais temps. La côte de Gaspé est couverte de glace et le vaisseau doit reprendre le large. Départ pour la pointe sud-ouest d'Anticosti.
19	"	Jette l'ancre à la pointe sud-ouest. Les bateaux travaillent au câble, mais une tempête s'élève et le vaisseau lève l'ancre et reprend le large.
20	"	La tempête s'étant apaisée, on a jeté l'ancre et les bateaux ont commencé à travailler au câble. Départ pour la pointe sud et Cook Cove.
21	"	Arrive à Cook Cove et repart pour Pictou.
22	"	Arrive à Pictou Island, éprouve le câble et se rend au port de Pictou.
23	"	Départ pour Pictou Island, pour réparer le câble. Finit réparations au câble et retourne au port de Pictou.
24	"	Tempête souffle du N.-N.-E. Impossible de prendre la mer.
25	"	Départ pour réparer le câble de Caribou; effectue les réparations et se rend à Charlottetown pour recevoir ordres.
26	"	Départ pour Québec.
28	"	Au quai à Québec.
29	"	Prend provisions et eau à Québec.
30	"	Départ pour Tadoussac. Tempête souffle de l'est; jette l'ancre à St-Patrick.
1er	mai	Départ pour Tadoussac; arrêt à l'Ile-aux-Coudres pour réparer le câble.
2	"	Termine réparations et part pour Tadoussac. Brouillard épais. Jette l'ancre près du bateau-phare de l'île White.
3	"	Arrive à Tadoussac et commence les réparations au câble.
4	"	Termine réparations au câble et part pour l'Ile aux-Grues.
5	"	A l'Ile aux-Grues; travaille au câble.
6	"	Termine réparations et part pour Québec.
7	"	Départ de Québec pour l'île Marguerite, pour réparer le câble. Eprouve le câble et se rend à l'extrémité de l'île qui est vers l'Ile-aux-Grues. Jette l'ancre.
8 au 11	"	Travaille au câble de l'île Marguerite et de l'Ile-aux-Grues.
12	"	Départ pour réparer le câble de l'île Reaux. Trop gros temps pour travailler et part pour Québec.
13	"	Se rend de Québec à l'île Reaux.
14	"	Travaille au câble de l'île Reaux.
15	"	Termine réparations à l'île Reaux et part pour Saint-François.
16	"	Termine réparations au câble de Saint-François et part pour réparer le câble de l'Ange-Gardien.

1925

17 mai .....Dimanche; reste à Québec.
18 " .....Départ pour l'Ange-Gardien.
19 au 21 " .....Travaille au câble de l'Ange-Gardien.
22 " .....S'approvisionne de charbon à Québec.
23 " .....Départ pour réparer le câble de l'Ile-aux-Coudres.
24 " .....Travaille au câble près du quai de l'Ile-aux-Coudres.
25 " .....Termine son travail et part pour les Iles-Madeleine.
26 " .....En route pour les Iles-Madeleine.
27 " .....Arrive aux Iles-Madeleine et commence à travailler au câble du Havre-aux-Maisons.
28 et 29 " .....Poursuit travail au câble du Havre-aux-Maisons.
30 " .....Départ pour la Grosse-Ile; arrive et commence les réparations.
31 " .....Répare le câble de la Grosse-Ile.
1er juin .....Poursuit travail à la Grosse-Ile.
2 " .....Commence à lever le câble entre Meat Cove et Old Harry Head.
3 au 6 " .....Lève le câble susmentionné.
7 " .....Part de Pleasant Bay pour l'île Entry. Pose câble neuf jusqu'à Amherst.
8 " .....A l'île Entry. Travaille aux lignes de terre et du rivage. Se rend à Grindstone pour prendre le courrier.
9 " .....Départ pour l'île Bryon. Est forcé de jeter l'ancre à l'abri de la Grosse-Ile parce que la mer est trop agitée sur le côté de l'île Bryon.
10 au 13 " .....Travaille au câble de l'île Bryon.
14 " .....Termine le câble de l'île Bryon et se rend à Grindstone.
15 " .....Quitte Grindstone pour Meat Cove et commence à jeter les grappins pour trouver le câble.
16 " .....Travaille à lever le câble de Meat Cove.
17 " .....Tempête du N.-O. empêche de travailler. Se rend à North Sydney prendre de l'eau et des provisions.
18 " .....Quitte North Sydney pour le câble de Meat Cove. Tempête du N.-O.; est forcé de jeter l'ancre à Aspy Bay pour se mettre à l'abri.
19 " .....Travaille à lever le câble de Meat Cove.
20 " .....Termine le relèvement du câble de Meat Cove et part pour Grindstone.
21 " .....Dimanche. A l'ancre près de Grindstone. Brouillard et pluie.
22 " .....Travaille à la ligne de terre de Grindstone.
23 " .....Reçoit ordre de se rendre à Halifax.
24 " .....En route des Iles-Madeleine à Halifax.
25 au 30 " .....A Halifax. L'équipage fait divers travaux de peinture, etc., sur le vaisseau.
1er juillet .....Au quai de l'outillage à Halifax.
2 au 7 " .....En bassin de radoub.
8 " .....Prend du charbon.
9 " .....Au quai de l'outillage après avoir pris du charbon, puis part pour réparer le câble de l'île Tancook.
11 " .....Termine réparations au câble de Tancook et se met en route pour le câble de Scatarie.
12 " .....Arrive à Scatarie et commence les travaux.
13 " .....Travaille au câble de Scatarie.
14 " .....Termine à Scatarie et se rend à North Sydney.
15 " .....En route de North Sydney aux Iles-Madeleine.
16 au 18 " .....Travaille à la ligne de terre de Grindstone.
19 " .....Dimanche. A l'ancre à Grindstone, Iles-Madeleine.
20 au 22 " .....L'équipage travaille à la ligne de terre du Havre-aux-Maisons.
23 " .....Pas de travail à cause d'une tempête qui empêche d'atterrir.
24 et 25 " .....En route des Iles-Madeleine à Québec.
26 " .....Au quai à Québec.
27 " .....Quitte Québec et descend le fleuve.
28 et 29 " .....En route de Québec à la baie Ellis, Anticosti.
30 et 31 " .....Reste à la baie Ellis et aux environs.
1er août .....A Anticosti. Le surintendant général fait l'inspection du bord.
2 " .....Va d'Anticosti à Gaspé. Départ pour les Iles-Madeleine après l'inspection de Gaspé.
3 " .....En mer.
4 " .....Arrive à Grindstone.
5 " .....Se rend à l'île Bryon.
6 " .....A l'île Bryon, puis départ pour North Sydney.
7 et 8 " .....Au quai à North Sydney.
9 " .....Se rend à St. Peters, C.-B., y fait un court arrêt; se rend à Arichat et repart pour Halifax.
10 " .....En mer; en route d'Arichat à Halifax. Arrive à Halifax et prend à bord le câble d'extrémité à Big Shore.
11 " .....Prend du charbon et des provisions.
12 " .....En mer, de Halifax à Petite Passe.
13 " .....Répare le câble de Petite Passe et se rend à Flagg's Cove.
14 " .....A Flagg's Cove.
15 " .....Arrive à Welshpool, fait escale à Eastport et repart pour St. Andrews.
16 " .....Départ pour Saint-Jean, N.-B.
17 " .....A Saint-Jean, N.-B.
18 " .....En mer, de Saint-Jean à Halifax, arrive à Halifax.
19 " .....S'approvisionne et se met en route pour la Pointe sud-ouest d'Anticosti.
20 " .....En route pour Anticosti.

1925

21 aout ..... Incapable d'atterrir à la Pointe sud-ouest à cause du mauvais temps; se rend à la baie Ellis.
22 " ..... Se rend à la Longue Pointe, Côte Nord, et de là se met en route pour les Sept-Iles, P.Q.
23 " ..... En route, des Sept-Iles à la Rivière-du-Loup et Québec.
24 " ..... Arrive à Québec; prend des provisions et de l'eau.
25 " ..... Départ de Québec pour la Pointe sud-ouest d'Anticosti.
26 " ..... En mer.
27 " ..... Arrive à la Pointe sud-ouest, répare le câble et part pour Grindstone.
28 " ..... Arrive à Grindstone et travaille à la ligne de terre du Havre-aux-Maisons.
29 au 31 " ..... Travaille à la ligne de terre du Havre-aux-Maisons.
1er sept. ..... Mauvais temps; le vaisseau ne peut atterrir.
2 " ..... Travaille au câble du Havre-aux-Maisons; termine et se met en route pour Meat Cove.
3 " ..... L'équipage enlève le fil de Meat Cove à Bay St. Lawrence, C.-B.
4 " ..... Termine l'ouvrage ci-dessus mentionné et part pour Halifax.
5 " ..... En mer, allant de Meat Cove à Halifax.
6 au 30 " ..... A Halifax. L'équipage fait divers travaux sur le vaisseau, enlève la rouille, peinture, etc.
1er au 6 oct. ..... A Halifax, au quai de l'outillage. L'équipage fait divers travaux à bord.
7 " ..... Prend des provisions, de l'eau fraîche et se prépare à prendre la mer.
8 " ..... Se met en route pour la jetée n° 9, Richmond, pour prendre du charbon.
9 " ..... S'approvisionne de charbon et part pour Ingonish.
10 " ..... Tempête, vent du sud-est et pluie; se met à l'abri à North Sydney.
11 " ..... A North Sydney; tempête, vent du nord-ouest.
12 " ..... Se rend à Ingonish et commence à réparer le câble.
13 " ..... Finit de réparer le câble à Ingonish et part pour Charlottetown.
14 " ..... En mer, en route d'Ingonish à Charlottetown; mer agitée.
15 " ..... A Charlottetown. Tempête, vent du sud-ouest et pluie.
16 " ..... Se rend à Cape Tormentine et commence à réparer le câble.
17 au 18 " ..... Travaille au câble de Cape Tormentine.
19 " ..... Termine les réparations et se met en route pour Charlottetown.
20 " ..... Se rend de Charlottetown à Port Hood. Tempête, vent du nord-ouest et pluie.
21 " ..... Travaille au câble de Port Hood.
22 " ..... Termine ce travail.
23 " ..... Se rend à Hawkesbury pour recevoir ses ordres. Tempête, vend du nord-ouest et pluie.
24 " ..... Se met en route pour Halifax.
25 " ..... Arrive à Halifax.
26 " ..... Au quai de l'outillage, à Halifax.
27 " ..... Se rend à la jetée n° 9 pour du charbon.
28 au 30 oct. ..... A Halifax; l'équipage fait divers travaux à bord.
31 " ..... S'approvisionne et se prépare à partir pour Caribou.
1er nov. ..... A Halifax.
2 " ..... Départ pour Pictou pour réparer le câble de Caribou.
3 " ..... En mer; arrivée à Pictou.
4 " ..... Le vent empêche de travailler au câble de Caribou.
5 " ..... Se rend au câble de Caribou et commence l'ouvrage.
6 " ..... Termine l'ouvrage sur le câble de Caribou et part pour prendre ses ordres à Charlottetown.
7 " ..... A Charlottetown.
8 " ..... Tempête, vent du sud-ouest et pluie.
9 " ..... L'équipage fait divers travaux.
10 " ..... Reçoit ses ordres.
11 au 13 " ..... En route pour Québec.
14 " ..... Arrive à Québec, se rend à l'Ile-aux-Grues et commence à jeter les grappins pour trouver le câble.
15 " ..... Tempête, vent d'ouest; pas de travail. Jette la deuxième ancre. Se rend à la Grosse-Ile; le fleuve est trop agité pour qu'on puisse travailler. Se rend à Québec pour débarquer le surintendant général; jette l'ancre à la Grosse-Ile, plus tard.
16 " ..... Travaille au câble de la Grosse-Ile; termine ce travail puis se rend au câble de l'Ile-aux-Grues. Tempête de vent.
17 " ..... Commence à lever le câble; forcé d'arrêter l'ouvrage, trop de vent.
18 " ..... Finit de lever le câble et se met en route pour l'Ile-Verte.
19 " ..... Pose un câble neuf à l'Ile-Verte, P.Q.
20 " ..... Termine la pose du câble.
21 " ..... Se rend à Rimouski, puis à Bersimis pour décharger les matériaux pour lignes de terre. Se met en route pour Halifax.
22 et 23 " ..... En mer.
24 " ..... Arrive à Halifax.
24 au 30 " ..... A Halifax. L'équipage fait divers travaux à bord.
1er au 14 déc. ..... A Halifax. L'équipage est employé à enlever les paillettes et à peinturer le vaisseau à l'intérieur, entre les ponts.
15 " ..... Le feu éclate dans la grande cabine. Le magasin, la lingerie et toutes les cabines de l'arrière sont sérieusement brûlés.
16 au 31 " ..... A Halifax. On enlève les paillettes et on peinture à l'intérieur; on enlève les débris et on aide le charpentier de diverses manières.

1926

1er au 31 janv.....Au quai de l'outillage, à Halifax. Le charpentier et quatre matelots travaillent à la grande cabine; le reste de l'équipage nettoye l'arrière qu'on a débarrassé de paillettes, peinturé et rempli de ciment.

1er au 28 fév.....Le charpentier et quatre matelots travaillent à la grande cabine et aux petites cabines. Le reste de l'équipage travaille sous le pont à enlever la rouille et à peinturer.

1er au 31 mars.....Le charpentier et quatre matelots travaillent à la grande cabine et aux chambres. Le reste de l'équipage fait divers travaux à bord, peinture les chambres, etc.

Pendant les mois d'hiver, on a nettoyé le tunnel de l'arbre de couche du vaisseau; ces travaux comportaient l'enlèvement de la rouille, l'application de la peinture et du ciment où c'était nécessaire. On a fait de même entre les ponts. On a gratté, peinturé et verni les quartiers ainsi que la coque, à l'extérieur, jusqu'à la ligne d'eau.

Ci-suit un état des diverses espèces de câbles à bord du "Tyrian" à la fin de l'exercice:

	Nœuds	Nœuds
CÂBLE POUR EAU PROFONDE		
7 novembre, Câble en main	31·33	
18 novembre, Câble levé à l'Ile-aux-Grues	3·00	
20 novembre, Câble posé à l'Ile-Verte		·25
20 novembre, Câble posé à l'île Cliff		·20
20 novembre, Câble en main		33·88
	34·33	34·33
CÂBLE À ÂME EN CAOUTCHOUC		
7 novembre, Câble en main	13·56	
20 novembre, Câble posé à l'Ile-Verte		1·00
20 novembre, Câble en main		12·56
	13·56	13·56
CÂBLE D'ATTERRISSAGE		
7 novembre, Câble en main	·40	
CÂBLE À DEUX ÂMES		
7 novembre, Câble en main	·80	
CÂBLE À QUATRE ÂMES		
7 novembre, Câble en main	·95	

RAPPORT DU COMPTABLE EN CHEF

Par A. G. Kingston, comptable en chef

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1926

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Loyers	Salaires des gardiens	Fournitures pour les gardiens	Chauffage	Eclairage	Eau	Energie électrique	Total
EDIFICES PUBLICS	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse										
Amherst, bureau de poste, etc		78 57		1,222 00	75 65	568 86	688 67	56 48		2,690 23
Annapolis, bureau de poste, etc		11 50		1,120 00	32 12	522 50	224 84	40 00		1,950 96
Antigonish, bureau de poste, etc		444 60		1,130 00	28 38	597 32	233 80	60 00		2,494 10
Arichat, bureau de poste		22 00		150 00	81 23	250 00	111 78			615 01
Baddeck, bureau de poste		1,173 48		1,380 00	81 60	402 50				3,037 58
Bridgetown, édifice public (emplacement)	4,000 00									4,000 00
Bridgewater, bureau de poste, etc		929 83		912 50	31 80	343 00	250 67	35 00		2,502 80
Canning, édifice public (emplacement)	1,504 83									1,504 83
Canso, bureau de poste		33 10		1,130 00	31 58	394 50	555 25			2,144 43
Clark's Harbour, bureau de poste			99 96							99 96
Dartmouth, arsenal (vieille école "Park")			100 00							100 00
Dartmouth, bureau de poste		379 10		1,055 83	89 80	511 44	527 60	40 00		2,603 77
Digby, bureau de l'inspecteur des pêcheries (édifice "Warne")			200 00							200 00
Digby, bureau de poste		82 89		1,130 00	35 30	480 92	592 45	40 00		2,361 56
Glace Bay, bureau de poste		231 71		1,107 00	62 65	493 75	343 87	22 00		2,260 98
Guysborough, bureau de poste		360 80		229 92	63 70	414 00	180 07			1,248 49
Halifax, archives, etc., (édifice Bellevue)		2,362 27	409 25		355 20	2,029 91	1,063 38	189 49		6,409 50
" hôpital Camphill	2,243 71									2,243 71
" bureau des douanes		3,503 76			137 03	2,005 97	753 41	1,041 85	221 32	7,663 34
" Min. de la Marine et Pêcheries, (édifice Cragg)		5 00	1,350 00							1,355 00
" Min. de la Santé (édifice Bauld)			1,800 00			278 70				2,078 70
" entrepôt de vérification					9 70		39 16			48 86
" édifice d'immigration, quai n° 2		417 43	25,000 00				1 00			25,418 43
" bureau de poste, etc	381 84	781 75		22 65	118 66	1,565 65	2,258 58	657 09	662 93	6,449 15
" bureau de poste, emplacement à l'extrémité nord	981 24							30 43		1,011 67
" station de quarantaine, île Lawlor	10,462 63	3 00					331 85			10,797 48
" station de quarantaine 'Rockhead'	3,602 29	548 93				1,213 03	193 30			5,557 55
" casernes de la Marine et chantiers maritimes		18,688 75								18,688 75

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1926.—*Suite.*

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Loyers	Salaires des gardiens	Fournitures pour les gardiens	Chauffage	Eclairage	Eau	Energie électrique	Total
EDIFICES PUBLICS	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse—Suite										
Halifax, bureau des poids et mesures (édifice "Stevens")			1,350 00							1,350 00
" généralités		55 60		25,256 93	137 50		1,121 57			26,571 60
Inverness, bureau de poste		61 08		1,020 00	83 35	368 40	329 40	50 00		1,912 23
Kentville, ferme expérimentale		2,442 73				673 67	311 32		30 65	3,458 37
" bureau de poste, etc		15 00		1,130 00	7 70	396 19	354 92	50 00		1,953 81
Liverpool, bureau de poste, etc		180 56		1,173 00	20 45	375 13	273 67	19 00		2,041 81
Lunenburg, bureau de poste		1,549 98		1,070 00	57 53	478 68	393 18	59 00		3,608 37
Nappan, ferme expérimentale	3,290 40	1,450 01				225 00	381 31			5,346 72
New Glasgow, ministère de la Défense nationale (édifice Maritime)			180 00							180 00
" bureau de poste, etc		532 43		1,080 00	39 23	539 73	473 44	100 00		2,764 83
North Sydney, ministère de la Mar. et Pêch. (bureau des examinateurs)			180 00							180 00
" ministère de la Déf. nat. (station aéronautique)				2,098 80	4 05		32 41			2,135 26
" bâtisse d'immigration		311 87					9 18			321 05
" bureau de poste	3,474 50	373 28		1,128 00	87 00	582 60	585 85	32 00		6,263 23
" station de quarantaine, Point Edward	1,357 05	31 53				200 00				1,588 58
Parrsboro, bureau de poste		259 40		1,005 00	101 95	395 20	442 85	52 00		2,256 40
Pictou, bureau des douanes, etc		457 55		352 00	46 20	371 65	30 19	12 00		1,269 59
" bureau de poste	4,885 58	65 94		360 75	54 90	245 91	175 50	19 49		5,808 07
Point Edward, station de quarantaine, (*voir* North Sydney.)										
Shelburne, bureau de poste, etc		2 58		1,130 00	29 52	480 00	338 95			1,981 05
Springhill, bureau de poste, etc		377 21		1,130 00	41 59	512 99	416 70	30 00		2,508 49
Stellarton, min. de la Déf. Nat. (Edifice Hayman)			1,500 00							1,500 00
" bureau de poste	9,998 90	20 00	350 00							10,368 90
Sydney, Min. de la Mar. et Pêch. (édifice "Post")			1,068 00							1,068 00
" bureau de poste, etc	12,498 25	772 65		1,370 00	74 70	755 00	1,096 53			16,567 13
Sydney Mines, Min. de la Défense nationale			600 00				0 83			600 83
" bureau de poste, etc		1,346 70		450 00	61 80	11 00	485 34	60 00		2,414 84
Trenton, bureau de poste		3 50	480 00			114 00	28 76			626 26

Truro, Min. de l'Agriculture (division des graines, gare du Can.-Nat.)		313 82	1,020 00							1,333 82
" bureau de poste		698 65		960 00	78 80	724 17	616 06	32 00		3,109 68
" bureau de poste, emplacement		341 82								341 82
Westville, bureau de poste		126 14		1,080 00	31 35	251 02	222 96	25 00		1,736 47
Weymouth, arsenal			240 00							240 00
Windsor, bureau de poste, etc		130 57		1,130 00	69 30	434 54	443 32	50 00		2,257 73
Wolfville, bureau de poste		237 70		1,130 00	34 69	872 71	238 01	41 00		2,554 11
Yarmouth, arsenal			700 00							700 00
" bureau de poste, etc		306 04		1,112 00	128 55	926 50	1,282 22	72 00		3,827 31
Bu. de moindre importance dans la prov		1,068 72			104 10	17 50	36 75			1,227 07
Nouvelle-Ecosse, généralités		1,114 08					4 25			1,118 33
Totaux, Nouvelle-Ecosse	58,681 22	44,705 61	36,627 21	55,756 38	2,528 66	22,023 64	18,475 15	2,915 83	914 90	242,628 60
Ile-du-Prince-Edouard										
Charlottetown, bureau des douanes, bureau de la marine, etc., (vieil édifice de la banque)		190 12	94 00	1,552 80	46 74	673 02	81 12	34 00		2,671 80
" ministère des douanes (édifice Riley)			225 00				10 01			235 01
" ministère des Travaux publics, surintendant des dragues (éd. Cameron)			180 00				14 75			194 75
" ferme expérimentale	260 99	5,883 12				687 29	143 67		62 65	7,037 72
" bureau de poste, etc		5,064 00		3,178 80	232 30	1,628 38	2,379 59	225 00		12,708 07
" généralités		5 45								5 45
Georgetown, bureau de poste, etc		60 05		219 96	61 40	302 55	115 05			759 01
Keppock, station de quarantaine						207 03				207 03
Montague, Min. de la Défense nationale			180 00							180 00
" bureau de poste, etc	4,998 97	107 58		417 96	108 50	253 00	172 20			6,058 21
North Wiltshire, sanatorium "Dalton"	13 00									13 00
Port Borden, Min. de la Mar. et Pêch., bureau des examinateurs			125 00							125 00
Souris, bureau de poste, etc		128 51		960 00	95 27	566 80	168 60			1,919 18
Summerside, ferme expérimentale pour l'élevage des renards		192 70				162 96				355 66
" bureau de poste, etc		273 11		1,269 15	100 02	621 91	972 45	73 00		3,309 64
Tignish, bureau de poste, etc		334 47	1 00	866 00	108 50	388 15	383 69			2,081 81
Bu.de moindre importance dans la prov		265 43								265 43
Ile-du-Prince-Edouard, généralités		557 04								557 04
Totaux, Ile-du-Prince-Edouard	5,272 96	13,061 58	805 00	8,464 67	752 73	5,491 09	4,441 13	332 00	62 65	38,683 81
Nouveau-Brunswick										
Bathurst, Min. de la Défense nationale		70 00	100 00							170 00
" bureau de poste, etc		1,953 30		1,010 00	70 56	373 87	175 86	66 00		3,649 59
Campbellton, arsenal			300 00							300 00
" bureau de poste, etc		7 20		860 00	45 72	687 21	411 80	26 00		2,037 93
Campobello, île, bureau des pêcheries			120 00							120 00

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1926.—*Suite.*

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Loyers	Salaires des gardiens	Fournitures pour les gardiens	Chauffage	Eclairage	Eau	Energie électrique	Total
EDIFICES PUBLICS	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouveau-Brunswick—Suite										
Chatham, bureau de poste, etc.	3,534 27	236 13	.....	1,080 00	37 57	458 61	601 12	40 00	.....	5,987 70
" station de quarantaine (île Middle)	.....	31 87	.....	.....	.....	415 70	.....	.....	.....	447 57
Chipman, édifice public	9,999 69	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	9,999 69
Dalhousie, bureau de poste	.....	48 40	.....	1,080 00	21 80	292 26	214 85	26 00	.....	1,683 31
Edmundston, édifice des douanes et d'immigration	.....	.....	.....	.....	.....	87 44	95 98	22 90	.....	206 32
" ministère de la Défense, (édifice Fournier)	.....	.....	216 67	.....	.....	.....	.....	.....	.....	216 67
" bureau de poste	.....	.....	333 34	.....	.....	.....	.....	.....	.....	333 34
" bureau de poste, nouveau	57,009 09	24 33	.....	277 00	53 67	309 67	25 00	15 00	.....	57,713 76
Fairville, bureau de poste	.....	472 92	.....	1,175 00	56 63	278 73	59 70	17 10	.....	2,060 08
Fredericton, bureau des douanes (vieux bureau de poste)	.....	122 56	.....	998 50	69 54	564 35	189 81	110 08	.....	2,054 84
" ferme expérimentale	7,169 40	2,905 63	.....	.....	.....	359 22	332 91	.....	212 51	10,979 67
" hôpital militaire	.....	6 20	.....	2,160 00	4 04	64 18	35 62	.....	.....	2,270 04
" bureau de poste, etc.	.....	591 22	.....	2,204 88	59 60	776 51	605 88	58 73	.....	4,296 82
Grand Falls, bureau de poste	.....	1,429 75	.....	1,166 00	46 75	368 05	188 40	33 00	.....	3,231 95
Hampton, bureau de poste	.....	1,999 57	25 00	1,073 39	38 66	200 97	58 89	.....	.....	3,396 48
Hartland, bureau de poste, etc	.....	1,498 03	.....	661 67	80 03	243 88	168 08	28 50	.....	2,680 19
Hillsborough, bureau de poste, etc	.....	1,322 06	.....	780 00	21 70	427 55	185 75	.....	.....	2,737 06
Marysville, bureau de poste, etc	.....	12 20	.....	170 00	27 34	206 34	75 90	12 00	.....	503 78
Milltown, bureau de poste, etc	.....	1,670 49	.....	1,184 00	50 41	295 66	249 78	26 80	.....	3,477 14
Moncton, arsenal	.....	.....	2,000 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,000 00
" entrepôt de vérification	.....	1 00	800 00	.....	.....	8 00	6 00	.....	.....	815 00
" bureau de poste	.....	941 89	.....	1,155 00	50 17	4 00	597 60	167 50	.....	2,916 16
" bureau de poste (édifice Wilbur)	.....	150 00	2,760 00	.....	.....	693 00	158 52	.....	.....	3,761 52
" édifice public (nouveau)	50,491 70	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	50,491 70
Nelson South, édifice public	8,181 61	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8,181 61
Newcastle, bureau de poste, etc	.....	846 34	.....	1,180 00	75 31	478 78	607 70	35 00	.....	3,223 13
Perth, Min. de la Défense nationale	.....	2 50	120 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	122 50
Richibucto, bureau de poste	.....	65 36	.....	825 00	30 00	285 25	122 60	.....	.....	1,328 21
Saint-George, min. de la Défense nationale	.....	.....	250 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	250 00
Saint-Jean, arsenal	940 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	940 00
" salle des malles du Can.-Nat.	.....	315 00	80 20	.....	.....	.....	.....	.....	.....	395 20
" bureau des douanes	3,266 79	.....	215 47	44 64	190 41	2,448 37	481 55	856 22	234 68	7,738 13
" Min. de la Défense nationale R.C.N.V.R. (édifice Furlong)	.....	1 00	1,365 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,366 00

" Min. des Travaux publics, bureau de l'ingénieur de district (édifice Ames-Holden)		1,173 20	1,200 00			274 05	48 81			2,696 06
" Atelier Vetcraft, R.S.C. (rue Albion)			1,100 00							1,100 00
" bur.des pêcheries(rue Newman)			180 00							180 00
" vieil hôtel Martello		14 52				108 00	11 00			133 52
" bureau de poste		687 97		44 64	94 08	2,363 11	1,205 31	458 56	852 46	5,706 13
" vieux bureau de poste (Marine, Travaux publics, etc.)	70,948 87				1 95	714 47	43 00	159 79	4 50	71,872 58
" station de quarantaine (île Partridge)	4,673 19	7,287 59				6,773 44	41 11	3,138 04		21,913 37
" banque d'épargnes		811 51			4 85	467 61	145 67	214 99		1,644 63
" ouest, édifice d'immigration		2,710 76	2,105 32			2,243 58	193 59	546 12		7,799 37
" ouest, hôpital militaire Lancaster	993 00									993 00
" bureau de poste		48 96		399 92	8 40	475 80	91 35	9 98		1,034 41
" généralités		51 23		27,070 66	245 36					27,367 25
St. Stephen, Min. de la Défense nat., (magasins, etc.)			200 00							200 00
" bureau d'immigration		19 25	350 00			125 50				494 75
" bureau de poste, etc		683 22		1,392 00	53 86	546 75	219 14	36 85		2,931 82
Sackville, arsenal			300 00							300 00
" bureau de poste		572 58		1,035 00	106 77	470 84	263 75	42 36		2,491 30
Shédiac, bureau de poste	7,773 07	46 65		792 50	96 69	303 41	141 02			9,153 34
Sussex, bureau de poste		1,955 92		1,116 00	24 00	301 60	114 15	62 45		3,574 12
Tracadie, lazaret		678 45		2,595 00		3,910 34	589 04			7,772 83
Woodstock, bureau de poste, etc		982 65		1,203 00	52 50	414 36	475 76	54 44		3,182 71
Bur. de moindre importance dans la prov		276 53								276 53
Nouveau-Brunswick, généralités		1,114 08			3 84	325 58				1,443 50
Totaux, Nouveau-Brunswick	224,980 68	35,840 02	14,121 00	54,733 80	1,722 21	30,146 04	9,232 00	6,264 41	1,304 15	378,344 3
Québec										
Acton Vale, bureau de poste		150 51		1,130 00	60 13	534 15	218 83	187 50		2,281 12
Armstrong, (co. Beauce) bureau d'immigration		10 00								10 00
Arthabaska, bureau de poste		21 04		830 00	66 63	507 22	170 59	100 00		1,695 48
Asbestos, bureau de poste		691 92	500 00				0 68			1,192 60
Aylmer (Est), bureau de poste		6,128 81		99 96	61 34	90 00	216 00	30 50		6,626 61
Beauharnois, bureau de poste		25 00	474 96	180 00			0 60	53 04		733 60
Bedford, bureau de poste			200 00					8 00		208 00
Beebe Junction, édifice d'immigration		10 00								10 00
Berthierville, bureau de poste		27 25		75 00	38 29	304 50	53 21	44 00		542 25
Bromptonville, bureau de poste			246 00							246 00
Brownsburg, bureau de poste			99 96							99 96
Buckingham, bureau de poste	1,186 84	119 75		214 92	44 47	394 33	126 00	36 83		2,123 14
Cap-de-la-Madeleine, bureau de poste			660 00							660 00
Cap-Rouge, ferme expérimentale	1,717 00	3,431 28				1,453 25				6,601 53
Chicoutimi, bureau de poste, etc	1,741 67	722 53		1,180 00	79 31	569 89	643 38	300 00		5,236 78

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1926.—*Suite.*

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Loyers	Salaires des gardiens	Fournitures pour les gardiens	Chauffage	Eclairage	Eau	Energie électrique	Total
EDIFICES PUBLICS	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Suite										
Coaticook, bureau de poste, etc		94 58		1,121 25	70 80	472 22	258 50	70 00		2,087 35
Compton, bureau de poste, etc		16 75	161 67							178 42
Cookshire, bureau de poste		106 14		1,150 00	15 96	423 94	141 56	20 00		1,857 60
Danville, bureau de poste	2,451 43		489 98				10 13			2,951 54
D'Israeli, bureau de poste			210 00							210 00
Drummondville, bureau de poste, etc		399 26		941 25	84 55	255 50	183 27	735 00		2,598 83
Dundee, bureau des douanes		13 00			26 55	212 00	71 50			323 05
East Angus, bureau de poste		445 35		1,171 25	35 90	552 07	409 60			2,614 17
Farnham, ferme expérimentale		813 91				280 67	79 12	11 50		1,185 20
" bureau de poste		69 90		1,080 00	47 79	332 88	135 70	15 00		1,681 27
Fraserville, *voir* Rivière-du-Loup.										
Gaspé, bureau de poste, etc		5 00	525 00			212 00	351 90			1,093 90
Granby, arsenal			600 00							600 00
" bureau de poste		345 47		1,171 25	76 48	496 75	642 15	150 00		2,882 10
Grand'Mère, bureau de poste			475 00				0 83			475 83
Grosse-Ile, station de quarantaine		2,492 83				3,729 38	151 09			6,373 30
Hemmingford, laboratoire entomologique		42 15								42 15
" bureau de l'inspecteur de l'immigration			28 50							28 50
Hull, arsenal			1,800 00							1,800 00
" bureau de poste		70 23		150 00	12 95	351 94	181 30	397 06		1,163 48
" laboratoire de recherches		430 07				909 21	13 04			1,352 32
Huntingdon, bureau de poste			775 00							775 00
Iberville, bureau de poste		118 00		549 96	18 05		34 82	38 00		758 83
Joliette, bureau de poste, etc		227 38		1,010 00	97 05	174 10	600 74	111 00		2,220 27
Jonquières, bureau de poste	1,858 75	22 59		1,080 00	76 19	379 62	172 67	23 04		3,612 86
Kenogami, édifice public	5,000 00									5,000 00
Knowlton, bureau de poste, etc		83 69		150 00	29 95	458 94	232 75	21 00		976 33
Lachine, bureau de poste		760 84		149 96	2 08	355 75	345 16	79 14		1,692 93
Lachute, arsenal			300 00							300 00
" bureau de poste		243 50		1,107 50	26 56	418 45	150 77	18 75		1,965 53
Lac Mégantic, bureau de poste		155 07		1,130 00	139 15	106 53	425 76			1,956 51
La Ferme, ferme expérimentale		2,479 80				468 44				2,948 24
La Malbaie, bureau de poste		7 80		1,130 00	36 53	511 75	307 32	50 00		2,043 40
Laprairie, bureau de poste		596 10		150 00	9 25	520 90	94 15	45 00		1,415 40
L'Assomption, bureau de poste		92 17		300 00	29 76	474 28	71 84	65 00		1,033 05
Lennoxville, ferme expérimentale		3,885 70				989 17	188 51		179 37	5,242 75
Lévis, bureau de poste, etc		891 01		1,597 00	59 98	695 97	417 54	250 00		3,911 50

Limoilou, édifice public	12,249 45									12,249 45
Longueuil bureau de poste		103 08		1,080 00	19 50	496 70	47 56	62 70		1,809 54
Loretteville, bureau de poste temporaire			306 25				20 49			326 74
" bureau de poste (nouveau)	26,344 46	539 83				283 63	22 47			27,190 39
Louiseville, bureau de poste		190 48		993 18	70 95	500 04	252 11	25 00		2,031 76
Magog, bureau de poste		55 08		1,121 25	88 95	464 84	90 17	78 56		1,898 85
Maniwaki, édifice public	14,692 27									14,692 27
Marieville, bureau de poste		136 62		1,051 25	65 63	529 90	127 86	34 00		1,945 26
Matane, bureau de poste		57 56		1,010 00	91 25	654 73	62 60	100 00		1,976 14
Mégantic, *voir* Lac Mégantic.										
Mont-Joli, bureau de poste		4 05	240 00		13 87	187 00	114 68			559 60
Mont-Laurier, édifice public	3,863 53									3,863 53
Montmagny, arsenal	1,102 41									1,102 41
" bureau de poste, etc.	1,698 92	30 36		1,117 97	64 77	389 26	36 91	75 00		3,413 19
Montréal, arsenal, rue Bleury	1,873 75									1,873 75
" arsenal, rue Stanley			500 00							500 00
" gare Bonaventure, salle des malles	2,841 90	227 29	144 00	50 60					64 40	3,328 19
" édifice des douanes, etc. (vieux)	6,254 99	2,356 09			249 15	2,061 98	794 96	674 39		12,391 56
" édifice des douanes, etc. (bureau du canal)		25 00			6 00	39 18	8 31	17 46		95 95
" Min. de la Mar. et Pêch. (édifice La Sauvegarde)			475 00							475 00
" Min. de la Mar. et Pêch. etc. (édifice Shaughnessey)		2 70	1,750 00				50 23			1,802 93
" Min. de la Défense Nat., Outremont (vieille académie Strathcona), Cie cyclistes n° 4			480 00							480 00
" Min. de la Défense Nat. (Poste des pompiers, Verdun), Compagnie de mitrailleuses n° 2			1,000 00							1,000 00
" Min. de la Défense Nat., Westmount 58th Rifles (1215 avenue Greene)	883 94		1,500 00							2,383 94
" Min. de la Défense Nat., Bataillon des signaux n° 4, 1700 rue Dorchester			1,800 00							1,800 00
" Min. de la Défense Nat., arsenal du Prince de Galles (vieux collège Loyola)		8 42	3,209 97							3,218 39
" Min. de la Défense Nat., 1398 rue Notre-Dame-est			1,500 00							1,500 00
" Min. de la Défense Nat., R.C.N.V.R. (283 rue Sherbrooke)			2,625 00							2,625 00
" Min. des Travaux publics, (vieil édifice du Revenu de l'Int.)	400 00	1,329 81	128 16		28 37	573 45	74 17	236 80	95 22	2,865 98
" Min. du Rétablissement des Soldats dans la vie civile (édifice Ames-Holden)		776 21	12,493 44		335 85	459 57	746 42	485 39	514 12	15,811 00

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1926.—*Suite.*

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Loyers	Salaires des gardiens	Fournitures pour les gardiens	Chauffage	Eclairage	Eau	Energie électrique	Total
EDIFICE PUBLIC	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Suite										
Montréal, entrepôt de vérification (nouveau)	13,767 77	8,904 47	.....	.....	644 51	7,204 79	4,524 15	4,486 35	2,786 63	42,318 67
" entrepôt de vérification (vieux)	.....	1,360 03	64 08	.....	191 75	3,517 13	1,270 24	1,512 78	558 00	8,474 01
" laboratoire des produits forestiers	12,123 85	513 90	.....	.....	.....	834 88	1,303 02	645 17	1,621 48	17,042 30
" bureau d'inspection des grains, (édifice Saint-Nicolas)	.....	70 46	1,500 00	.....	.....	25 32	25 36	58 20	25 32	1,704 66
" édifice d'immigration (172 rue Saint-Antoine)	.....	7,496 72	.....	.....	.....	2,270 05	798 27	835 77	102 76	11,503 57
" bureau d'immigration et de colonisation, 353-355 rue Craig ouest	.....	91 90	1,800 00	.....	.....	53 46	89 93	87 30	.....	2,122 59
" station d'inspection et de fumigation	*5,133 08	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,133 08
" magasins militaires (garage Grant)	24,399 42	2 20	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	24,401 62
" gare Place Viger, salle des malles	.....	.....	307 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	307 50
" bureau de poste, etc., (central)	9,795 87	1,225 92	254 28	.....	1,546 90	8,523 30	7,955 73	7,567 04	4,462 37	41,331 41
" station postale «A», etc	.....	1,702 14	3 28	.....	296 15	1,885 80	809 68	472 22	656 37	5,825 64
" " «B»	.....	351 26	.....	.....	117 25	602 40	354 10	700 40	.....	2,125 41
" " «C»	.....	274 99	15 29	.....	3 00	763 71	260 90	403 16	.....	1,721 05
" " «D»	.....	263 00	.....	.....	99 98	511 24	237 90	195 27	.....	1,307 39
" " «E»	.....	779 93	.....	.....	3 99	580 25	248 28	127 70	.....	1,740 15
" " «F»	.....	177 74	5 80	.....	2 00	680 22	190 99	382 31	.....	1,439 06
" " «G» (édif.Lavut	38,075 07	580 90	.....	.....	74 70	886 27	178 41	93 12	160 02	40,048 49
" " «H», etc	.....	1,468 45	436 32	.....	496 80	2,396 10	1,038 34	1,753 23	2,244 79	9,834 03
" " «L» (Westmount	.....	602 91	.....	.....	8 67	818 68	182 22	167 92	.....	1,780 40
" " «M»	.....	.....	890 00	.....	.....	386 01	18 75	21 00	.....	1,315 76
" " «N»	.....	365 62	9,196 50	.....	.....	.....	176 21	436 50	136 50	10,311 33
" " «O», St-Laurent	.....	66 65	.....	.....	.....	339 70	93 58	46 94	.....	546 87
" " «R» (nouveau)	46,305 87	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	46,305 87
" " «R» (vieux)	.....	6 70	1,200 00	.....	.....	194 09	115 50	23 40	.....	1,539 69
" " «S»	.....	543 34	.....	.....	.....	348 10	74 19	120 40	.....	1,086 03

* Travaux exécutés par le ministère, mais payés à même un crédit du ministère de l'Agriculture.

Montréal, station postale, Delorimier, (1023-25 avenue Mont-Royal)	.....	82 28	3,600 00	.....	4 00	415 92	173 13	174 60	.....	4,449 93
" " Hochelaga	.....	2,452 64	.....	.....	2 00	349 57	113 63	139 68	.....	3,057 52
" " Notre-Dame-de-Grâce (5633 rue Sherbrooke O.	.....	53 71	4,000 00	.....	.....	351 93	106 78	139 68	.....	4,652 10
" " Outremont	.....	.....	2,703 96	.....	.....	.....	120 04	24 70	.....	2,848 70
" " Sainte-Cunégonde	.....	.....	1,750 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,750 00
" " Saint-Henri	.....	62 19	.....	.....	.....	379 42	153 94	75 94	.....	671 49
" " Verdun (nouvelle	31,210 57	.....	.....	50 40	.....	242 40	32 83	.....	.....	31,536 20
" " Verdun (vieille)	.....	11 94	1,215 00	.....	.....	.....	60 44	87 48	.....	1,374 86
" laboratoire d'essais, 38 rue Cathcart	.....	.....	1,905 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,905 00
" bureau des poids et mesures (édifice de la Chambre de Commerce)	.....	.....	1,300 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,300 00
" arsenal de Westmount	929 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	929 50
" gare Windsor, salle des malles	.....	641 82	2,877 00	136 18	.....	.....	.....	.....	116 82	3,771 82
" généralités	81 53	7,545 47	.....	202,104 18	4,534 85	.....	2,787 65	.....	.....	217,053 68
Murray Bay, *voir* La Malbaie.										
Nicolet, bureau de poste, etc	.....	103 56	.....	1,075 66	71 55	396 26	326 05	.....	.....	1,973 08
Pierreville, bureau de poste	.....	68 31	.....	150 00	26 62	336 42	82 78	15 00	.....	679 13
Plessisville, bureau de poste	.....	92 89	.....	1,121 25	37 50	122 20	221 84	62 50	.....	1,658 18
Pointe-au-Père, station de quarantaine	875 74	171 97	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,047 71
" station de quarantaine, résidence des médecins	.....	263 28	.....	.....	.....	483 00	77 55	.....	.....	823 83
Québec, arsenal	.....	.....	585 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	585 00
" quartiers du Gouverneur Général	.....	121 18	39 48	.....	118 68	589 88	138 64	.....	.....	1,007 86
" édifice des douanes, etc	.....	845 44	.....	.....	178 34	2,080 27	764 32	1,400 00	303 93	5,572 30
" Min. de l'Agriculture, laboratoire des graines (édifice Carrell)	.....	90 89	2,400 00	.....	35 31	.....	145 22	.....	.....	2,671 42
" Min. de la Santé, résidence du médecin (Saint-Sauveur)	.....	.....	600 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	600 00
" R.S.V.C. (édifice Merger)	.....	.....	540 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	540 00
" entrepôt de vérification	.....	689 92	.....	.....	185 38	963 64	550 99	787 50	390 54	3,567 97
" édifice d'immigration, jetée Louise	.....	4,990 51	.....	.....	.....	5,153 91	1,615 88	7,507 61	433 32	19,701 23
" édifice d'immigration, hôpital de détention, parc Savard	815 76	239 93	.....	.....	.....	2,414 50	252 23	.....	.....	3,722 42
" agence de la Marine, quai du roi	.....	78 47	.....	.....	.....	511 75	.....	750 00	.....	1,340 22
" observatoire	.....	2 46	.....	.....	.....	.....	30 12	50 00	.....	82 58
" bureau de poste central, etc	560 15	5,534 23	330 02	.....	375 52	2,278 27	3,700 45	1,312 50	608 70	14,699 84
" station postale, «B»	.....	5 00	4,500 00	.....	4 80	.....	161 72	.....	.....	4,671 52
" " Faubourg Saint Jean	.....	0 55	1,800 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,800 55
" " Saint-Roch	.....	903 14	.....	.....	49 67	373 19	249 97	375 00	.....	1,950 97
" " Saint-Sauveur	.....	284 11	.....	.....	91 51	350 00	238 93	155 00	.....	1,119 55
" généralités	.....	357 04	.....	45,985 37	169 18	.....	20 40	.....	.....	46,531 99
Richmond, bureau de poste, etc	.....	79 16	.....	1,171 25	46 14	470 53	238 24	40 00	.....	2,045 32
Rigaud, bureau de poste, etc	.....	99 00	.....	324 96	27 79	336 92	138 15	24 50	.....	951 32

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1926.—*Suite.*

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Loyers	Salaires des gardiens	Fournitures pour les gardiens	Chauffage	Eclairage	Eau	Energie électrique	Total
EDIFICES PUBLICS	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Suite										
Rimouski, bureau de l'ingénieur de district M.T.P.			1,909 20							1,909 20
" bureau de poste	4,970 13	568 40		349 92	73 54	476 91	343 10	150 00		6,932 00
Rivière-du-Loup, bureau de poste		2,159 29		960 00	83 23	499 70	163 65	200 00		4,065 87
" Station, bureau de poste			300 00							300 00
Roberval, bureau de poste, etc		29 21		1,130 00	60 65	226 25	202 80	12 50		1,661 41
Rock Island, bureau de poste, etc		1,536 05		1,130 00	56 36	246 20	183 71	50 00		3,202 32
Sainte-Agathe-des-Monts, bureau de poste		42 61		1,080 00	102 22	999 82	261 71	75 50		2,561 86
Sainte-Anne-de-Bellevue, Min. du Rét. des Soldats dans la vie civile, voie de garage			62 75							62 75
Sainte-Anne-de-Bellevue, hôpital militaire	22,887 68		1,500 00							24,387 68
Sainet-Anne-de-Bellevue, bureau de poste		363 15	420 00			84 05	42 40	14 40		924 00
Sainte-Anne-de-la-Pocatière, ferme expérimentale	2,379 15	4,162 80				776 16	21 67			7,339 78
Saint-Eustache, bureau de poste			360 00				19 59	15 00		394 59
Saint-Gabriel-de-Brandon, bureau de poste		38 58		1,130 00	52 22	67 50	211 81	25 00		1,525 11
Saint-George-de-Beauce, bureau de poste			200 00							200 00
Saint-Hyacinthe, édifice des douanes et de l'accise	161 28	549 42		1,080 00	64 60	430 75	149 42	189 00		2,624 47
Saint-Hyacinthe, bureau de poste, etc	1,385 44	395 62		1,160 77	105 56	175 80	325 48	191 00		3,739 67
Saint-Jacques-l'Achigan, bureau de poste			284 40							284 40
Saint-Jacques-l'Achigan, édifice public (nouveau)	285 13									285 13
Saint-Jean, édifice des douanes		74 36		450 00	26 88	373 77	47 43	60 00		1,032 44
" bureau de poste		81 95		300 00	15 40	497 80	307 39	62 50		1,265 04
Saint-Jérôme, bureau de poste, etc	3,966 71	148 87		1,111 25	104 64	456 13	95 70			5,883 30
" bureau de poste (temporaire)		3 21								3 21
Saint-Joseph-d'Alma, bureau de poste			264 96			160 00	57 60			482 56
Saint-Joseph-de-Beauce, bureau de poste		31 15	125 00				76 08			232 23
Saint-Lambert, bureau de poste	150 00	132 37		1,121 25	52 53	284 70	85 32			1,826 17
Sainte-Rose, bureau de poste			162 00							162 00
Sainte-Thérèse, bureau de poste, etc		115 23		1,130 00	71 61	355 33	187 11			1,859 28
Saint-Tite, bureau de poste			300 00			63 50	70 08			433 58
Shawinigan Falls, bureau de poste		318 02		1,121 25	68 80	537 01	105 05	45 76		2,195 89
Shawville, bureau de poste		61 13		1,080 00	16 00	546 25	197 43			1,900 81

Sherbrooke, bureau de poste, etc.	.....	706 83	.....	1,626 25	163 84	637 22	1,001 73	71 59	.....	4,207 46
" bureau de poste, bureau de l'inspecteur	.....	.....	600 00	.....	.....	.....	11 26	.....	.....	611 26
" Commission de l'établissement des soldats (édifice Olivier)	.....	.....	1,399 92	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,399 92
" poids et mesures (rue Albert)	.....	.....	500 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	500 00
Sorel, bureau de poste, etc.	.....	935 99	.....	1,111 25	92 49	811 79	277 53	253 00	.....	3,482 05
Stanstead Plain, bureau de poste	.....	.....	275 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	275 00
Terrebonne, bureau de poste, etc.	.....	5 65	.....	300 00	72 10	251 20	78 05	.....	.....	707 00
Thetford Mines, Min. de la Défense Nationale	.....	9 00	2,143 12	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,152 12
Thetford Mines, bureau de poste, etc.	.....	118 55	.....	150 00	96 47	448 71	220 65	40 00	.....	1,074 38
Trois-Pistoles, bureau de poste	.....	.....	100 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	100 00
Trois-Rivières, salle d'exercices militaires	287 19	534 37	.....	.....	.....	.....	0 60	.....	.....	822 16
" bureau de poste, etc.	.....	1,514 50	82 86	4,448 25	256 36	2,337 75	682 84	1,200 00	100 37	10,622 93
Valleyfield, bureau de poste	.....	135 86	.....	1,010 00	171 06	764 89	307 20	90 00	.....	2,479 01
Victoriaville, bureau de poste	56 73	187 72	1 00	300 00	65 65	161 00	170 91	100 00	.....	1,043 01
Waterloo, édifice public	3,735 71	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,735 71
Windsor, bureau de poste	.....	120 00	354 17	.....	.....	.....	.....	.....	.....	474 17
Bureaux de moindre importance dans la province	.....	1,460 21	50 00	.....	.....	416 30	2 19	.....	.....	1,928 70
Province de Québec, généralités	.....	1,574 14	.....	.....	.....	420 66	1,656 71	.....	.....	3,651 51
Totaux, Québec	310,500 64	102,923 52	92,910 78	300,672 99	13,596 74	89,204 71	49,561 82	40,751 78	15,561 03	1,015,684 01

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1926.—*Suite.*

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Entretien divers	Loyers	Salaires	Chauffage	Eclairage	Eau	Energie électrique	Total
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
EDIFICES PUBLICS										
Ottawa										
Edifice du Parlement	288,176 39				16,494 90	1,892 87	13,309 33	258 85	3,343 60	323,475 94
Colline du Parlement—Pavage des chaussées et des allées	23,692 77									23,692 77
Système de chauffage central pour divers édifices					18,649 35	102,063 72	882 86		210 00	121,805 93
Bureau de poste de la ville					12,133 44	199 67	1,208 32	2,666 24	840 00	17,047 67
Salle d'exercices militaires								789 83		789 83
Edifices des ministères—										
Edifice «Connaught»					14,316 15	13,558 56	2,631 77	590 86	1,920 00	33,017 34
" «Daly»	136,000 00				9,389 19	9,147 22	3,353 04	2,541 34	1,845 00	162,275 79
" de l'Est					6,151 47	1,476 82	3,176 16	4,042 97	1,698 98	16,546 40
" de l'Ouest					6,561 47	219 43	2,378 48	3,599 22	1,170 00	13,928 60
" «Hunter»					16,179 07	22,168 40	5,198 05	941 79	3,200 00	47,687 31
" «Langevin»				5 00	9,941 95	111 60	2,033 34	720 21	1,650 00	14,462 10
Terrains, y compris le parc Major Hill		2,090 46			1,210 00	2,103 52	264 83			5,668 81
Réparations et ameublement		177,124 82			466,824 95					643,949 77
Accessoires en acier	43,359 54									43,359 54
Service téléphonique			94,997 15							94,997 15
Entretien des propriétés achetées:										
Rue Sussex		839 40				481 45	30 09	94 12		1,445 06
Rue Wellington Est					513 60	27 59	281 82	36 00		859 01
" " Ouest		5,955 69			24,463 67	23,274 36	4,291 03	10,552 38	694 05	69,231 18
Edifices des Archives (allonge)	43,056 32				4,505 48	10,057 64	808 28	157 01	262 00	58,846 73
Observatoire astronomique et édifice géodésique		1,514 48			7,557 21	2,149 90	1,410 58			12,632 17
Laboratoire biologique						791 22	53 04			844 26
Ferme expérimentale	3,052 38	13,343 29			19,563 22	11,367 76	2,137 74	2,861 50	1,895 12	54,221 01
Usine pour l'épreuve des combustibles, Min. des Mines, rue Booth					3,120 00	5,002 49	1,504 30	1,625 91	753 75	12,006 45
Hangar à chaudières et appareil de chauffage	8,128 40									8,128 40
Laboratoire	5,595 33									5,595 33
Quote-part du gouvernement pour l'entretien de l'égout sur l'ave Carling	3,320 82									3,320 82

Edifice des mines (rue Sussex)					3,470 48	670 56	1,712 16	719 14	275 00	6,847 34
Galerie nationale des arts	53,247 14		14,807 51		6,042 35					74,097 00
Ministère de l'Intérieur, division topographique (rue MacKay)						232 63	46 39	26 72		305 74
" des Travaux publics, usine (35-37, rue George)	14,400 00				3,900 48	126 49	791 33	406 49	296 00	19,920 79
Imprimerie Nationale						15,461 24	144 25	4,178 13	6,518 67	26,302 29
R.G.C.C., Division «A», angle des rues Queen et O'Connor					3,597 10	630 23	539 38	397 24		5,163 95
Rideau Hall	13,374 38	11,856 99			29,690 54			4,178 22		59,100 13
Terrains, serres, etc	3,250 65		3,058 02		14,842 74					21,151 41
Salle des gardes						92 80				92 80
Combustible et éclairage			19,000 00							19,000 00
Rockcliffe, champ de tir								673 62		673 62
Hôtel des monnaies						12,147 43	182 52	1,434 19		13,764 14
Cour Suprême					2,520 00	32 36	373 76	40 72		2,966 84
Musée Victoria					11,802 63	14,387 69	2,519 59	898 48	1,010 00	30,618 39
Ile Victoria, chantiers maritimes					1,335 00		105 30	149 35		1,589 65
Edifice des trophées de guerre						77 33	7 23			84 56
Ministères en général—Soin et nettoyage des édifices des ministères, y compris la somme de $100.00 à E. Snowdon pour tirer le canon du midi			9,630 82		353,115 92					362,746 74
Divers édifices loués				672,632 09	47,201 09	31,836 56	28,865 37	3,380 48	7,084 62	791,000 21
Totaux—Edifices d'Ottawa	638,654 12	212,725 13	141,493 50	672,637 09	1,115,093 45	281,789 54	80,240 34	47,961 01	34,666 79	3,225,260 97

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1926.—*Suite.*

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Loyers	Salaires des gardiens	Fournitures pour les gardiens	Chauffage	Eclairage	Eau	Energie électrique	Total
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
EDIFICES PUBLICS										
Ontario, Ottawa non compris—										
Acton, bureau de poste, etc		71 66		842 50	3 40	386 74	115 47	20 63		1,440 40
Alexandria, bureau de poste, etc		71 16		1,085 00	16 56	234 98	126 51			1,534 21
Almonte, bureau de poste, etc		212 12		1,206 50	71 75	502 94	219 55	100 00		2,312 86
Amherstburg, bureau de poste, etc		62 66		1,152 50	58 68	405 00	245 76	60 00		1,984 60
Angus, Camp Borden, service de l'Air		406 46								406 46
Arnprior, bureau de poste, etc		78 63		1,130 00	3 98	464 08	445 95	34 44		2,157 08
Athens, bureau de poste, etc		160 90		37 50		432 76	130 50			761 66
Aurora, bureau de poste, etc		61 59		1,166 00	14 48	185 10	39 04	16 00		1,482 21
Aylmer (Ouest), bureau de poste, etc		42 15		1,115 00	56 66	363 89	149 45	19 15		1,746 30
Barrie, bureau de poste, etc	2,972 00	196 34		1,100 00	108 75	357 60	183 94	26 63		4,945 26
Belleville, arsenal			60 00							60 00
" bureau de l'inspection des vivres (édifice de la banque Standard)			210 00							210 00
" bureau de poste, etc		2,166 97		1,120 50	113 70	911 05	549 59	42 74		4,904 55
" bureau des impôts (27–29, rue Campbell)			1,826 72							1,826 72
" bureau des poids et mesures (édifice «Belleville Club»)		474 03	541 67	16 00		100 10	5 13			1,136 93
Bowmanville, arsenal			360 00							360 00
" bureau de poste, etc		36 46		1,022 50	41 30	324 00	185 57	27 00		1,636 83
Bracebridge, bureau de poste, etc		52 09		1,130 00	11 10	372 83	115 84	8 59		1,690 45
Brampton, arsenal	893 96									893 96
" bureau de poste, etc		116 37		1,166 00	87 47	322 49	110 66	23 31		1,826 30
Brantford, arsenal	198 00		4,000 00				4 21			4,202 21
" bureau de poste, etc	234 96	1,146 36		7,546 95	172 14	1,506 44	516 16	112 86	405 18	11,641 05
Bridgeburg, bureau de poste, etc	3,026 57			1,116 00	39 15	427 94	74 99	29 68		4,714 33
Brighton, Min. de la Défense nationale			240 00							240 00
" bureau de poste			176 00							176 00
Brockville, bureau de poste		392 96		1,648 50	53 60	712 29	418 95	206 58		3,432 88
Brussels, bureau de poste, etc		165 00								165 00
Burford, bureau de poste		7 20		821 25	21 25	282 83	144 54			1,277 07
Burlington, immeuble «Brant»	4,316 17	22 43		2,040 00	15 44	39 00	70 00	27 00		6,530 04
Caledonia, arsenal	100 00		195 00							295 00
Campbellford, arsenal (édifice «Ogilvie»)			120 00							120 00
Camp Borden, *voir* Angus										
Cardinal, bureau de poste		45 80			3 95	274 88	110 54	23 00		458 17

Carleton Place, bureau de poste, etc		71 15		1,010 00	22 55	297 19	285 90	38 61	1,725 40
Cayuga, bureau de poste		1,086 68		300 00	14 25	125 08	131 57		1,657 58
Chatham, arsenal							0 90		0 90
" bureau de poste, etc		667 09		1,144 50	53 60	301 59	160 89	38 03	2,365 70
Chapleau, bureau de poste		300 00	645 00						945 00
Chesley, bureau de poste, etc	349 00	135 30		830 00	34 39	377 43	150 77		1,876 89
Clinton, arsenal			60 00						60 00
" bureau de poste, etc	158 50	328 25		1,202 00	50 12	388 65	205 43	12 95	2,345 90
Cobalt, bureau de poste			2,100 00				49 92		2,149 92
Cobourg, bureau de poste, etc		95 17		1,120 50	51 30	366 75	159 06	54 14	1,846 92
Colborne, arsenal			60 00						60 00
Collingwood, arsenal (Hôtel de ville)			120 00						120 00
" bureau de poste, etc		172 58		1,356 00	51 53	667 91	208 86	37 50	2,494 38
Cornwall, arsenal			400 00						400 00
" bureau de poste, etc		61 48		1,186 83	33 50	532 81	320 65	112 50	2,247 77
Deseronto, bureau de poste, etc		50 45		1,130 00	56 06	347 20	185 42	39 00	1,808 13
Dresden, bureau de poste		532 70		1,130 00	14 10	194 00	86 60	21 00	1,978 40
Dryden, arsenal			300 00						300 00
Dundas, bureau de poste		619 37		1,130 00	33 49	542 20	143 69	30 77	2,499 52
Dunnville, arsenal			260 00						260 00
Durham, édifice public (emplacement)	20 00								20 00
Dutton, bur. de p. (salle commémorative)		24 00	500 00						524 00
Eganville, bureau de poste, etc		4 65		1,105 00	21 45	473 12	204 64	41 00	1,849 86
Elmira, bureau de poste, etc	108 59	391 39		1,130 00	30 40	13 00	180 75	28 77	1,882 90
Elora, bureau de poste		45 82		1,130 00	6 21	499 44	56 04		9 00 1,746 51
Essex, bureau de poste	1,953 81	1,309 09		1,130 00	22 30	413 73	113 17	45 00	4,987 10
Exeter, bureau de poste (emplacement)	5 00								5 00
Fergus, bureau de poste		117 85		1,010 00	1 95	321 18	59 66	16 52	1,527 16
Fort Frances, bureau de l'ingénieur de district, M.T.P. (édifice «Masonic»)		22 65	1,670 00						1,692 65
Fort William, arsenal			2,400 00						2,400 00
" entrepôt de vérification, etc	812 51	1,849 80	61 00	4,334 49	142 50	1,261 80	135 49	177 32	198 00 8,972 91
" bureau de poste		327 92		1,080 00	62 49	555 42	290 47	90 00	2,406 30
" bur. des imp. (Hôtel de ville)			1,200 00						1,200 00
" généralités					20 50		0 50		21 00
Galt, bureau de poste, etc		318 77		1,188 00	43 69	297 81	170 88	41 21	2,060 36
Gananoque, bureau des douanes		517 44			14 65	367 06	125 09	44 06	1,068 30
" bureau de poste, etc		290 47		1,807 50	49 80	696 18	158 34	34 15	3,036 44
Glencoe, bureau de poste		15 13		996 00	69 80	356 29	125 43	4 00	4 40 1,571 05
Goderich, arsenal			300 00						300 00
" bureau de poste, etc	334 00	242 45		960 00	88 80	450 05	154 86	79 80	2,309 96
Gravenhurst, édifice public	15,148 59								15,148 59
Grimsby, arsenal		429 17	295 00						724 17
" bureau de poste, etc	106 39	548 95		1,052 90	39 55	35 38	122 31	30 00	1,935 48
Guelph, bureau de poste, etc		206 98		1,194 92	108 30	863 68	178 37	85 76	2,638 01
Haileybury—Paiement aux autorités municipales du montant de l'assurance-feu pour la construction d'une salle publique	33,500 00								33,500 00
Hamilton, arsenaux, impôts pour améliorations locales	3,397 56								3,397 56
" gare du C.-N., salle des malles		232 20	242 57					8 00	482 77

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1926.—*Suite.*

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Loyers	Salaires des gardiens	Fournitures pour les gardiens	Chauffage	Eclairage	Eau	Energie électrique	Total
EDIFICES PUBLICS	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario, Ottawa non compris—Suite										
Hamilton, Min. de la Défense nat. (469, rue Bay)	.....	.....	1,201 63	.....	.....	.....	0 68	.....	.....	1,202 31
" Min. du Rétablissement des soldats dans la vie civile et station postale «C» (édifice «Sanford»)	1,405 46	.....	6,421 80	.....	6 24	1,969 58	.....	308 15	177 69	10,288 92
" bureau de l'inspecteur du gaz et de l'électricité (33, rue John)	.....	.....	720 00	.....	.....	63 00	29 50	.....	.....	812 50
" bureau de poste, etc	6,379 37	1,307 20	50 31	12,492 49	84 49	1,652 45	724 11	1,207 20	66 61	23,964 23
" station postale «B»	.....	298 85	.....	1,260 00	.....	91 60	101 29	45 20	.....	1,796 94
" bureau des impôts (édifice «Imperial»)	.....	.....	7,625 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7,625 00
" bureau des impôts (édifice «Lennox»)	.....	304 45	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	304 45
" bureau des poids et mesures	.....	.....	600 00	.....	.....	161 04	9 00	.....	.....	770 04
" généralités	.....	.....	.....	.....	93 75	.....	.....	.....	.....	93 75
Hanover, bureau de poste, etc	372 00	122 21	.....	1,160 00	35 15	266 36	140 51	45 62	.....	2,141 85
Harriston, arsenal	.....	.....	300 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	300 00
" bureau de poste, etc	525 00	462 76	.....	560 00	42 25	639 94	200 02	19 00	.....	2,448 97
Harrow, ferme expérimentale	.....	3,384 27	.....	.....	.....	189 00	62 53	.....	10 00	3,645 80
Hawkesbury, bureau de poste	.....	481 63	.....	1,134 00	66 10	70 00	156 72	22 28	.....	1,930 73
Hespeler, bureau de poste (emplacement)	13 79	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	13 79
Huntsville, arsenal	.....	.....	199 92	.....	.....	.....	.....	.....	.....	199 92
" bureau de poste, etc	12 00	.....	475 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	487 00
Ingersoll, bureau de poste, etc	.....	115 15	.....	1,142 00	50 65	1,168 16	161 67	74 88	.....	2,712 51
Inglewood, arsenal	.....	.....	100 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	100 00
Kapuskasing, ferme expérimentale	.....	3,232 80	.....	.....	.....	970 63	579 81	.....	.....	4,783 24
Kemptville, bureau de poste, etc	.....	30 70	.....	50 00	82 50	456 38	221 61	.....	.....	841 19
Kenora, Min. de la Défense nat. (entrepôt «Brett»)	.....	.....	600 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	600 00
" bureau de poste, etc	.....	213 05	.....	1,130 00	88 47	929 76	255 72	105 35	.....	2,722 35
Keewatin, arsenal	.....	.....	96 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	96 00
Kincardine, bureau de poste	334 00	170 55	.....	249 96	41 40	296 95	143 39	46 32	.....	1,282 57
Kingston, bureau des douanes	3,246 28	374 90	.....	.....	16 35	444 50	168 64	54 40	.....	4,305 07
" Min. de la Défense nationale, école d'équitation (bureau «Transport»)	103 43	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	103 43
" bureau d'immigration	.....	.....	240 00	.....	.....	55 60	9 00	.....	.....	304 60
" bureau du revenu de l'Intérieur	.....	241 47	2,449 37	1,080 00	12 70	632 50	235 28	55 97	.....	4,707 29
" bureau de poste, etc	.....	1,527 51	.....	2,626 00	161 70	864 98	584 75	52 60	.....	5,817 54

" collège militaire, parachèvement du dortoir	14,281 36									14,281 36
" bur. des imp., (édifice «Bibby»)		85 06	1,500 00	305 00	30 55		77 47	4 40		2,002 48
" généralités		132 55								132 55
Kingsville, édifice public (emplacement)	117 40									117 40
Kitchener, arsenal (régiment de Nord-Waterloo)		1 73	2,508 62							2,510 35
" arsenal (fanfare du rég. de Nord-Waterloo)			240 00							240 00
" gare du C.-N., salle des malles			50 00							50 00
" entrepôt de vérification		4 30	1,800 00				8 99	23 62		1,836 91
" bureau de poste, etc	29,991 15	733 80		1,184 00	100 05	644 93	280 39	110 18		33,044 50
" bureau de poste temporaire, 21, rue King, Ouest			1,865 08			3 59	39 01			1,907 68
" bureau des impôts (édifice de la banque Royale)			600 00							600 00
Lake Erie, entrepôt pour le min. de l'Agriculture (*voir* Leamington).										
Lakefield, bureau de poste		604 85		830 00	41 80	317 00	181 39			1,975 04
Leamington, arsenal			300 00							300 00
" min. de l'Agriculture, entrepôt des oignons	16,102 82									16,102 82
" bureau de poste, etc		60 32		1,259 57	40 10	358 61	234 81	29 00		1,982 41
Lindsay, bureau de poste, etc		281 50		1,250 75	41 00	522 18	316 92	43 95		2,456 30
Listowel, bureau de poste, etc	372 00	728 77		1,179 50	63 30	863 25	177 11	90 46		3,474 39
London, gare du C.-N., salles des malles		254 50	204 31							458 81
" édifice des douanes, etc	3,680 65		110 98	44 50	135 64	589 17	318 99	67 04		4,946 97
" Min. de la Déf. nat., (édifice «Chapter»)		234 51	4,400 00		31 47	395 21	55 50	13 08		5,129 77
" Min. de la Def. nat., (édifice «Western Medical», 342 rue Waterloo)	4,074 03		600 42				3 17	2 24		4,679 86
" Min. du Rét., des soldats dans la vie civile (édifice «Brener»)			3,575 00				112 80	76 26		3,764 06
" Bureau de l'ingénieur de district, M.T.P. (éd'ce de la ban. Royale)			13 10							13 10
" bureau de poste	6,901 62				373 95	7,271 10	701 98	359 16		15,607 81
" hôpital militaire «Westminster»	17,801 21									17,801 21
" généralités				7,725 35			294 50			8,019 85
L'Orignal, bureau de poste	2 00		125 00							127 00
Lucan, Min. de la Défense nationale			198 00							198 00
Markham, bureau de poste		25 82		300 00	17 30	172 00	43 57	5 00		563 69
Maxville, bureau de poste		64 50	160 00							224 50
Merrickville, bureau de poste		2 00	200 00							202 00
Midland, bureau de poste		2,671 88		1,181 00	40 15	249 90	169 39	36 28		4,348 60
Mildmay, bureau de poste		3 75		60 00	1 60	75 00	25 54			165 89
Milton, bureau de poste		126 01		1,010 00	48 40	353 74	100 55	16 35		1,655 05
Milverton, bureau de poste		252 85		1,046 00	35 80	307 72	121 53	26 39		1,790 29
Mitchell, bureau de poste	347 00	515 91		807 66	36 65	230 94	82 01	40 00		2,060 17
Morrisburg, entrepôt de vérification (bur. du rev. du can., rapide Plat)		449 19	20 00							469 19

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1926.—*Suite.*

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Loyers	Salaires des gardiens	Fournitures pour les gardiens	Chauffage	Eclairage	Eau	Energie électrique	Total
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
EDIFICES PUBLICS										
Ontario, Ottawa non compris—Suite										
Morrisburg, bureau de poste (emplacement)	30 00									30 00
Mount Forest, bureau de poste		1,095 39		685 00	1 95	234 75	195 13	18 36		2,230 58
Napanee, bureau de poste	1,732 64	105 18		1,184 00	79 51	565 28	370 03	68 93		4,105 57
New Hamburg, bureau de poste			300 00			172 80	34 23			507 03
New Market, bureau de poste, etc		200 82		1,161 50	27 91	405 67	78 85	23 30		1,898 05
Niagara Falls, bureau de poste, etc		1,065 63		1,134 00	72 80	676 21	230 80	49 98		3,229 42
North Bay, arpentage hydrographique édifice «Angus»)			480 00							480 00
" bureau de poste, etc	2,031 33	511 83		1,500 00	91 40	592 71	323 24	35 64		5,086 15
Norwich, bureau de poste, etc		19 85		830 00	33 90	242 61	98 70	33 17		1,258 23
Orangeville, arsenal (vieil hôtel de ville)			120 00							120 00
" bureau de poste, etc		109 85		1,425 00	30 15	232 37	74 03	20 00		1,891 40
Orillia, bureau de poste, etc		121 46		890 00	42 25	398 17	203 82	31 06	16 20	1,702 96
Oshawa, bureau de poste, etc		923 24		997 44	55 95	497 15	253 92	74 42		2,802 12
Owen Sound, arsenal		409 10	432 85				0 83			842 78
" bureau de poste	367 00	230 64		1,206 00	149 37	359 07	172 95	62 50		2,547 53
Palmerston, bureau de poste, etc	367 00	417 24		1,166 00	68 68	637 63	111 89	42 50		2,810 94
Paris, bureau de poste		1,306 39		1,130 00	25 60	370 15	175 90	45 60		3,053 64
Parkhill, bureau de poste, etc		1,278 26		199 92	36 00	443 50	104 27	22 00		2,083 95
Parry Sound, arsenal			480 00							480 00
Pembroke, bureau de poste, etc		871 81		1,243 50	24 40	581 46	574 55	40 00		3,335 72
Perth, arsenal			125 00							125 00
" bureau de poste, (emplacement)	9 24									9 24
Peterboro, arsenal, impôts pour les améliorations locales	1,261 97									1,261 97
" bureau des douanes		143 10			48 51	445 56	61 00	75 00		773 17
" bureau de poste, etc	2,492 66			3,059 00	68 15	732 51	235 95	112 50		6,700 77
" bureau des poids et mesures			225 00							225 00
Petrolia, bureau de poste, etc	356 50	1,777 59		1,116 00	67 00	459 15	155 68	63 52		3,995 44
Picton, salle d'exercices militaires	10,509 65									10,509 65
" bureau de poste, etc		563 01		1,080 00	84 75	447 72	92 93	28 45		2,296 86
" bureau des poids et mesures			72 00			33 00				105 00
Pigeon River, édifice d'immigration	1,163 07	428 38				234 00	9 42			1,834 87
Pontypool, Min. de la Défense nationale			216 00							216 00
Port Arthur, arsenal		568 00								568 00
" entrepôt de vérification, etc	2,158 67		65 25	5,315 50	224 20	1.004 88	302 58	119 05	506 34	9,696 47

Port Arthur, bureau de poste, etc		271 76		1,093 56	168 40	644 75	271 36	223 65	2,673 48
" généralités					20 49		17 00		37 49
Port Colborne, bureau du revenu du canal		77 25	986 70						1,063 95
" bureau de poste, etc		43 60	1,146 00	1,260 00	18 55	7 60	128 58	10 00	2,614 33
" édifice public	30,753 90								30,753 90
Port Credit, arsenal			300 00						300 00
Port Hope, bureau de poste, etc		595 14		1,180 00	45 54	526 45	264 06	11 68	2,622 87
Port Perry, bureau de poste, etc		60 83		1,175 00	81 05	437 28	219 14	33 00	2,006 30
Powassan, arsenal			60 00						60 00
Prescott, bureau des douanes	1,233 15	62 69			13 71	403 58	34 79	60 00	1,807 92
" bureau de poste		144 22		1,456 45	32 07	546 96	113 59	60 00	2,353 29
Preston, bureau de poste, etc		139 55		1,184 00	56 50	445 76	199 78	36 12	2,061 71
Princeton, bureau de poste			289 80				18 00		307 80
Renfrew, arsenal	4,413 92								4,413 92
" bureau de poste		265 55		875 00	56 47	479 65	161 11	6 75	1,844 53
Ridgetown, bureau de poste			300 00						300 00
St. Catharines, arsenal	128 13								128 13
" bureau de poste, etc	4,337 34	295 60		1,152 00	51 66	664 20	153 26	123 26	6,777 32
" bureau des impôts (édifice de la ban. de la N.-E.)			933 29						933 29
St. Mary's, Min. de la Défense nationale			550 00						550 00
" bureau de poste, etc		147 37		1,050 00	40 65	355 85	260 44	25 41	1,879 72
St. Thomas, arsenal								37 57	37 57
" bureau de poste	2,000 00	511 18		1,206 00	42 75	712 97	146 46	30 92	4,650 28
Sandwich, bureau de poste	867 31	127 64		1,074 17	18 70	61 65	67 32		2,216 79
Sarnia, arsenal		13 36							13 36
" bureau de poste, etc	584 00	253 40		1,010 00	26 50	411 00	119 23	80 00	2,484 13
Sault-Ste-Marie, arsenal (garage «Wade»)	2,693 78		1,920 00				3 13		4,616 91
" Min. de la Défense nationale (69, rue de l'est)		148 00	390 00						538 00
" bureau de poste, etc		987 03	96 80	2,232 65	172 38	1,223 63	432 93	67 27	376 32 5,589 01
Seaforth, bureau de poste	579 83	149 66		1,130 00	33 45	500 76	121 54		2,515 24
Shelburne, bureau de poste, etc		70 32		1,170 00	45 79	212 60	189 22	26 00	1,713 93
Simcoe, bureau de poste, etc		63 19		1,380 00	58 34	395 70	115 84	20 00	2,033 07
Smith's Falls, bureau de poste, etc	563 00	533 05		1,130 00	43 40	528 88	437 60	85 00	3,320 93
Steelton, bureau de poste		102 00							102 00
Stouffville, bureau de poste			100 00						100 00
" édifice public	19,004 08								19,004 08
Stratford, arsenal		75 66							75 66
" bureau de poste, etc		262 41		1,241 00	29 75	607 00	408 64	43 50	2,592 30
Strathroy, bureau de poste, etc		683 29		1,166 00	25 62	298 50	86 95	22 50	2,282 86
Sturgeon Falls, bureau de poste			800 00				85 81		885 81
Sudbury, bureau de poste, etc		6,591 21		1,670 00	151 95	1,040 39	2,245 56	87 56	11,786 67
Sydenham, édifice public (emplacement)	13 00								13 00
Tara, Min. de la Défense nationale			180 00						180 00
Tilbury, bureau de poste		44 15		1,130 00	15 15	327 40	119 16	14 00	1,649 86
Tillsonburg, bureau de poste, etc		228 07		1,130 00	17 80	152 90	113 37	59 44	1,701 58
Toronto, arsenal (35, avenue College)			10,457 64						10,457 64
" Commissaires des pensions (édifice «Henry»)			295 48						295 48
" bâtisse pour la division des graines	48,770 31	269 46			66 67	415 01	171 67	24 84	49,717 96

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1926.—*Suite.*

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Loyers	Salaires des gardiens	Fournitures pour les gardiens	Chauffage	Eclairage	Eau	Energie électrique	Total
EDIFICES PUBLICS	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario, Ottawa non compris—Suite										
Toronto, station de dispersion des soldats et règlements de réclamations au sujet d'expropriations par le Can.-Nat.	40 82									40 82
" hôpital de la rue Christie	5,262 05									5,262 05
" bureau des douanes (édifice du *Board of Trade*), 52-56, rue Wellington	2,475 46	660 33	23,400 00		298 42		964 74	166 85	169 91	28,135 71
" min. de la Défense nationale, Réserve volontaire navale Royale canadienne (34, rue King O.)			900 00							900 00
" Min. de la Défense nationale, 48, rue de l'Université			600 00							600 00
" min. de la Défense nationale, salle Saint-Paul			2,400 00							2,400 00
" min. de la Déf. nat., Mount Denis			540 00							540 00
" min. de la Défense nationale, édifice «Keene», 185, ave Spadina	325 00	1,173 74			42 27	2,276 78	693 23	300 10	551 04	5,362 16
" min. de la Défense nationale, Université de Toronto, C.O.T.C.			2,250 00							2,250 00
" entrepôt de vérification, 276, rue King, Ouest		670 16	11,000 04		112 77	1,870 29	307 98	129 18	236 09	14,326 51
" entrepôt de vérificat., rue Yonge		723 75			166 62	1,582 70	437 57	26 73	304 67	3,242 04
" inspection des grains (édifice «Pacific»)			660 00							660 00
" édifice du revenu de l'Intérieur	2,634 55	240 96			115 74	691 86	381 35	30 34	67 04	44,161 84
" observatoire météorologique		55 28								55 28
" magasin de munitions (édifice «Keene»), 174, ave Spadina		120 04	23,664 63			1,656 14	444 78	125 98	120 52	26,132 09
" bureau de poste central	18,626 24		708 23		987 48	7,575 56	3,294 17	826 40	969 56	32,987 64
" station postale «A» vieille gare du Can.-Nat		1,043 64	2,700 75		131 60	34 70	478 90		220 62	4,610 21
" " «A» (gare Union)	7,486 15		24,103 79		1,489 89	15,281 92	6,341 93	2,153 50	4,412 97	61,270 15
" " «B»		40 60	1,500 00		62 32	9 08	72 19	10 13		1,694 32
" " «C»	377 00	545 52			100 22	464 65	163 14	65 27		1,705 18
" " «D»	362 50	1,486 43			100 71	456 98	249 84	45 70		2,702 16
" " «E»	17 73	69 27	2,400 00		65 36	35 91	218 84	9 78		2,816 89
" " «F», etc	2,432 91	74 31			98 45	528 36	333 89	53 42		3,521 34
" " «G»	325 00	783 97			104 20	724 19	141 24	24 21		2,102 81

" " «H»		51 01	1,200 00		55 97	10 93	64 71			1,382 62
" " «J» (nouvelle)	2,161 00		1,925 00		21 88		50 17			4,158 05
" " «J» (vieille)		795 10	1,250 00		46 70	4 20	91 33			2,187 33
" " «K»	168 00	504 61			86 44	321 25	124 43	28 47		1,233 20
" " «L»		73 50	2,350 00		58 98	11 27	146 53			2,640 28
" garage du bureau de poste (rue Richmond)	325 00	386 00			80 95	982 29	340 06	88 99	240 87	2,444 16
" (Nord) voie de garage de l'hôpital de la rue Christie			115 00							115 00
" règlement en entier de la réclamation de R. J. Fleming pour la destruction par le feu d'un garage occupé en vertu d'un bail par le gouvernement	35,000 00									35,000 00
" généralités		6,252 71		160,855 32	162 05		1,568 25			168,838 33
Trenton, arsenal			300 00							300 00
Trenton, bureau de poste		239 93		1,117 50	38 45	362 03	237 31	68 75		2,063 97
Uxbride, bureau de poste		1,296 50		1,130 00	24 65	65 00	160 64			2,676 79
Vineland, ferme expérimentale		174 30								174 30
Walkerton, arsenal		8 00								8 00
" bureau de poste	321 00	290 00		810 00	26 95	423 56	481 76			2,353 27
Walkerville, bureau de poste, etc		1,013 74		1,711 70	56 60	326 13	237 98	26 25		3,372 40
Waterloo, bureau de poste, etc	2,316 15	12 16		1,146 50	41 34	591 06	182 70	37 85		4,327 76
Watford, édifice public (emplacement)	50 00									50 00
Welland, arsenal			250 00							250 00
" bureau de poste		1,481 74		1,092 00	53 61	395 78	235 85	28 72		3,287 70
Whitby, arsenal	45 03									45 03
" bureau de poste, etc		38 78		1,010 00	40 25	397 51	111 76	38 00		1,636 30
Wiarton, bureau de poste	5 63	15 10	30 00			80 10	49 73	14 50		195 06
" édifice public	157 16									157 16
Windsor, min. du R.S.V.C. (édifice «Exchange»)			900 00							900 00
" bureau de poste, etc		1,585 35		3,288 93	69 38	930 65	551 18	156 00		6,581 49
Wingham, bureau de poste		237 63		350 00	11 30	418 83	290 32	43 78		1,351 86
Woodstock, bureau de poste, etc		1,090 64		1,409 00	77 37	609 60	183 48	39 20		3,409 29
Bur. de moindre importance de la province		2,357 92					16 06			2,373 98
Ontario, généralités		2,097 06			63 63	404 05	2,113 62			4,678 36
Totaux, Ontario	393,034 04	89,558 78	184,361 75	323,528 76	11,308 52	103,318 84	47,585 76	11,560 6	3 9,063 03	1,173,320 11
Manitoba										
Brandon, arsenal	1,907 34									1,907 34
" entrepôt de vérification			1,875 00			154 00	99 75			2,128 75
" ferme expérimentale		5,686 64				1,208 52	347 08			7,242 24
" bureau de poste, etc	4,248 92	725 25		1,425 00	64 30	1,411 30	1,091 53	102 40		9,068 70
Carberry, Min. de l'Intérieur (édif. Marvin)			216 00							216 00
Carman, arsenal		133 00	45 00							178 00
" bureau de poste		362 50		1,139 00	18 55	402 02	250 50			2,172 57
Dauphin, bureau de poste, etc		287 75		960 00	76 95	680 20	459 78	50 40		2,515 08

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1926.—*Suite.*

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Loyers	Salaires des gardiens	Fournitures pour les gardiens	Chauffage	Eclairage	Eau	Energie électrique	Total
EDIFICES PUBLICS	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Manitoba—Suite										
Dauphin, bureau des impôts, rue Main et Deuxième avenue		1 35								1 35
Emerson, bureau d'immigration (édifice Alexandria)		37 00	360 00			71 00				468 00
" bureau de poste, etc		140 05		1,060 00	91 85	772 39	405 21		5 00	2,474 50
Gimli, bureau de poste			140 00							140 00
Killarney, Min. de la Défense nationale			180 00							180 00
Le Pas, bureau des terres			650 00							650 00
" bureau de poste			900 00							900 00
Melita, Min. de la Défense nationale			300 00							300 00
" bureau de poste			297 00							297 00
Minnedosa, bureau de poste, etc		207 45		1,154 00	5 65	646 07	296 15		16 60	2,325 92
Morden, Min. de la Défense nationale			480 00							480 00
" ferme expérimentale		2,102 33				996 44	224 89			3,323 66
" bureau de poste, etc		229 31		1,010 00	52 75	654 84	317 53			2,264 43
Neepawa, bureau de poste, etc		600 98		1,373 05	49 25	926 91	259 20	21 54		3,230 93
Pilot Mound, arsenal			180 00							180 00
Portage-la-Prairie, arsenal		247 70		540 00	54 40	647 71	117 66	47 75		1,655 22
Portage-la-Prairie, bureau de poste		1,409 86		1,267 00	131 10	968 44	1,056 52	51 80		4,884 72
Saint-Boniface, Min. de la Défense nationale, R.C.N.V.R			1,545 20							1,545 20
" bureau de poste		75 92		1,080 00	27 40	721 29	114 56	35 25		2,054 42
Selkirk, bureau de poste		62 39		1,080 00		591 66	85 69	21 62		1,841 36
Shoal Lake, bureau de poste			240 00							240 00
Souris, arsenal			420 00							420 00
" bureau de poste, etc		296 05		1,182 95	57 65	391 97	160 62	61 30		2,150 54
Stonewall, bureau de poste		58 00		590 82	15 55	245 50	67 18			977 05
Swan River, bureau forestier		2 17	720 00							722 17
Transcona, bureau de poste			470 00							470 00
Victoria Beach, Min. de la Défense nationale, R.C.A.F			650 00							650 00
Virden, bureau de poste, etc		288 65		1,070 00	62 55	556 92	352 63			2,330 75
Winnipeg, bureau des douanes, etc	8,124 16	745 06	374 00		150 59	3,947 71	928 21	235 20	416 54	14,921 47
" bureau des douanes (vieux) bureau des terres		3 40			31 85	14 97		8 00		58 22
" hôpital militaire Deer Lodge	1,069 65		4,829 45							5,899 10

" Min. du Travail (édifice Canada)		148 40	6,180 00		7 15	36 00	12 08		171 43	6,555 06
" Min. de la Défense nationale (267 rue Maryland)		375 71	4,800 00							5,175 71
" Min. de la Défense nat., R.C.A.F.			1,858 06							1,858 06
" salle d'exercices militaires à l'extrém. nord (rue McGregor)	1,880 00									1,880 00
" entrepôt de vérification		9,367 60			232 19	8,333 27	344 63	649 80	198 87	19,126 36
" Port Osborne, casernes	19,435 72									19,435 72
" édifices d'immigration	18,469 32	826 17				5,589 91	1,490 66	784 59	108 38	27,269 03
" Min. de l'Intérieur (édifice de la Chambre de Commerce)			2,940 00				116 38			3,056 38
" laboratoire et bureau pour les recherches sur la rouille	*33,214 29									33,214 29
" bureau de poste, etc		8,301 12	146 00		508 41	7,862 44	2,727 39	1,108 47	615 72	21,269 55
" station postale «A»		1,264 85	10,051 00		27 57				662 18	12,005 60
" " «B», etc		3,724 09			59 82	1,418 54	308 04	108 23	6 02	5,624 74
" " «C»		4 80	1,835 00		18 75	11 25	92 66			1,962 46
" " «D»	266 12	19 35	1,217 50		23 24	219 68	63 84	19 40	6 00	1,835 13
" " «K»		1 65	1,080 00		8 30		28 80			1,118 75
" " «Elmwood» (emplacement)	116 74									116 74
" Commission des chemins de fer (édifice Canada Permanent)		37 10	1,740 00				3 00			1,780 10
" arsenal St. James			600 00							600 00
" Commission de l'établissement des soldats (édifice Enderton)			4,083 33							4,083 33
" bur. des impôts (édifice Tribune)		43 59	12,218 50				144 98			12,407 07
" gare Union, salle des malles		121 26	1,284 00							1,405 26
" poids et mesures (édifice Bible)			900 00							900 00
" quote-part du gouvern. dans le coût de la haute pression d'eau pour le service d'incendie	19,101 61									19,101 61
" généralités		173 47		46,713 43	0 35					46,887 25
Bur. de moindre importance dans la prov.		889 12			0 90	1 15	112 93		153 20	1,157 30
Manitoba, généralités		450 71				1 36	1,208 09			1,660 16
Totaux, Manitoba	107,833 87	39,451 80	65,805 04	61,645 25	1,777 07	39,483 46	13,288 17	3,305 75	2,359 94	334,950 35
Saskatchewan										
Battleford, bureau de poste, etc		90 10		900 40	89 13	642 69	426 24	70 97		2,219 53
Biggar, arsenal			225 00							225 00
Canora, Min. de la Défense nationale		65 00	45 00							110 00
" bureau de poste			551 00							551 00
Duck Lake, bâtisse d'immigration		1 50								1 50
Estevan, arsenal			480 00							480 00
" bureau de poste, etc		219 01		1,125 00	56 97	275 50	299 27	32 30		2,008 05

*Travaux exécutés par le ministère, mais payés à même un crédit du ministère de l'Agriculture.

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1926.—*Suite.*

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Loyers	Salaires des gardiens	Fournitures pour les gardiens	Chauffage	Eclairage	Eau	Energie électrique	Total
EDIFICES PUBLICS	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Saskatchewan—Fin										
Fort Qu'Appelle, Min. de la Défense nationale (vieil hôtel de ville)	.....	361 93	210 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	571 93
Gravelbourg, bureau de poste, etc	.....	44 70	.....	238 25	10 95	272 49	95 30	.....	.....	661 69
Humboldt, bureau de poste, etc	.....	213 63	.....	1,175 00	46 18	581 89	417 91	110 00	.....	2,544 61
Indian Head, ferme expérimentale	3,459 91	1,750 32	.....	.....	.....	1,008 59	599 74	414 25	.....	7,232 81
" pépinière forestière	.....	1,587 85	.....	300 00	.....	1,360 01	51 60	187 05	.....	3,486 51
Kerrobert, arsenal	.....	.....	300 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	300 00
Kindersley, arsenal	.....	.....	375 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	375 00
Lloydminster, bâtisse d'immigration	.....	33 85	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	33 85
" bureau de poste, etc	.....	76 80	.....	1,175 00	47 40	319 42	506 98	.....	.....	2,125 60
Maple Creek, bureau de poste, etc	.....	379 16	.....	289 36	77 48	334 99	175 05	37 95	.....	1,293 99
Melfort, bureau de poste, etc	.....	257 15	.....	1,190 00	40 00	815 50	297 90	33 75	.....	2,634 30
Melville, bureau de poste	.....	9 16	450 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	459 16
Moose-Jaw, arsenal, taxes pour améliorations locales	1,982 74	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,982 74
" gare du Can.-Nat., s. d. malles	.....	1,334 25	375 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,709 25
" bureau de poste, etc	4,427 26	245 37	158 90	6,740 76	214 24	2,639 11	1,496 72	278 90	761 74	16,963 00
North Battleford, bâtisse d'immigration	.....	3 90	1 00	.....	.....	155 80	41 00	30 28	.....	231 98
" bureau de poste, etc	.....	44 25	.....	1,010 00	107 28	501 77	328 29	52 64	.....	2,044 23
North Portal, bâtisse d'immigration	.....	48 40	1 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	49 40
Prince Albert, bâtisse d'immigration	.....	510 50	.....	.....	.....	100 00	43 30	.....	.....	653 80
" bureau de poste, etc	.....	723 28	.....	2,536 50	176 72	1,469 93	1,167 13	74 32	.....	6,147 88
" commission de l'étab. des soldats (édif. «Harphill»)	.....	139 33	2,400 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,539 33
Qu'Appelle, arsenal	.....	.....	360 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	360 00
Regina, arsenal (vieil édifice Creamery)	.....	143 37	2,100 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,243 37
" arsenal (Salle St-André)	.....	52 25	2,100 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,152 25
" bur. de l'assistant receveur général	2,077 30	4 00	7 94	1,480 00	104 46	595 05	684 20	43 85	169 43	5,166 23
" min. de la Défense nationale, R.N.R.V.C. (édif. «Bannister»)	.....	2 09	160 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	162 09
" min. de la Défense nat., R.N.R.V.C. (édifice «Mortgage Trust»)	675 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	675 00
" min. de la Défense nat., champ de tir (édifice Creamery)	.....	.....	1,125 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,125 00
" min. du Rétabl. des soldats dans la vie civile (édifice des A.V.G.G.)	.....	.....	8,468 00	.....	.....	.....	179 85	.....	64 24	8,712 09

Regina, entrepôt de vérification		1,166 87		1,925 00	97 36	398 18	107 30	18 45	45 75	3,758 91
" bâtisse d'immigration		58 65								58 65
" mag. de mun. (édifice «Laird»)		445 37	6,000 00			739 70	479 65	35 31	79 85	7,779 88
" mag.de mun.(édifice «Whitmore»)			6,000 00							6,000 00
" bureau de poste, etc	2,797 49	2,064 53	63 00	5,148 15	428 28	2,242 12	1,692 66	373 80	492 93	15,302 96
" station postale «A» (gare du Pac.-Can.)		115 95	4,828 30		43 90	1 23				4,989 38
" bureau des impôts, etc. (édifice «McCallum Hill»)			13,452 60				199 12			13,651 72
" généralités		107 49			2 60					110 09
Rosetown, min. de la Défense nationale			300 00							300 00
Rosthern, ferme expérimentale		2,367 69				1,187 68				3,555 37
Saltcoats, min. de la Défense nationale			180 00							180 00
Saskatoon, arsenal (édifice «Caswell»)	3,071 40									3,071 40
" gare du C.-N., salle des malles		7 25								7 25
" entrepôt de vérification (édifice «York»)		6 00	1,760 00				29 65			1,795 65
" revenu de l'Intérieur, etc. (édifice «Canada»)		60 00	6,076 95				160 55			6,297 50
" bur.des t.(édifices «Connaught»)		624 17	9,096 00				151 00			9,871 17
" bureau de poste, etc	1,095 80	623 98		2,922 87	186 30	1,087 36	1,580 36	75 02	75 36	7,647 05
" édifice public (emplacement)	61 66									61 66
" bureau des impôts (édifice de la banque de Montréal)			1,707 00							1,707 00
" bureau des poids et mesures (édifice «Commercial»)		189 41	1,320 00							1,509 41
" généralités		4 32					1 58			5 90
Scott, ferme expérimentale		2,898 63				583 59	318 20			3,800 42
Sutherland, pépinière forestière		254 10				650 10				904 20
Swift Current, arsenal			600 00							600 00
" ferme expérimentale		187 10				672 80	316 92		187 05	1,363 87
" bureau des terres		2 50	300 00				18 22			320 72
" bureau de poste		35 00	1,800 00				503 14			2,338 14
West Poplar, édifice d'immigration		22 10				40 70				62 80
Weyburn, arsenal			600 00							600 00
" bureau de poste, etc		276 16		1,175 00	52 40	468 80	416 98	71 45		2,460 79
Wilkie, édifice public (emplacement)	396 62									396 62
Yorkton, bureau de poste, etc		271 76		1,080 00	62 02	650 16	324 56	84 17		2,472 67
Bur. de moindre imp. dans la province		454 28								454 28
Saskatchewan, généralités		1,862 80				1 36	271 00			2,135 16
Totaux, Saskatchewan	20,045 18	22,447 26	73,976 69	30,411 29	1,843 67	19,796 52	13,381 37	2,024 46	1,876 35	185,802 79
Alberta										
Athabaska Landing, bureau forestier			12 00							12 00
" " édifice d'immigration			15 00			170 49				185 49
Banff, min. de la Déf. nat. (garage «Ford»		53 72	750 00				0 98			804 70
Bassano, bureau de poste, etc		322 50		1,080 00	14 00	318 18	188 76	42 00		1,965 44

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1926.—*Suite.*

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Loyers	Salaires des gardiens	Fournitures pour les gardiens	Chauffage	Eclairage	Eau	Energie électrique	Total
EDIFICES PUBLICS	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Alberta—Suite										
Beaverlodge (Edmonton-Ouest), station expérimentale		2 25				56 00				58 25
Calgary, bur. de l'assistant rec. général		181 96	65 00	1,466 53	4 95	340 81	255 80	16 49		2,331 54
" gare du C.-N., salles des malles		81 25	112 56		4 05				61 11	258 97
" entrepôt de vérific. des douanes	3,555 02	881 26		9,286 50		2,292 77	1,067 85	936 93	2,078 49	20,098 82
" min. de la Défense nationale (1115 8e ave Ouest			900 00							900 00
" min. de la Défense nationale, R.N.R.V.C			1,125 00							1,125 00
" min. de la Défense nationale, étables de la 9e avenue			480 00							480 00
" min. de la Défense nationale, étables de la 10e avenue			200 00							200 00
" min. du Rét. des soldats dans la vie civile (garage «Hammill»)			600 00							600 00
" min du Rétablissement des soldats dans la vie civile (hôpital du col. Belcher)		26 85	10,800 00							10,826 85
" bur. forestier (édifice «McLean»)		206 60	600 00				26 62			833 22
" édifice d'immigration		819 16	10 00	2,377 66	0 95	466 02	150 29	265 40	203 02	4,292 50
" bureau d'irrigation et des terres (édifice «Blow»)		1 25	1,845 00							1,846 25
" bureau d'irrigation et des terres (édifice «Hickman)		0 35	280 00							280 35
" mag. de munitions, 10 ave et 7e rue			8,400 00							8,400 00
" bur. de p., etc., (éd. «Southam»	6,119 43		70,000 00	9,280 21	480 27	3,171 67	4,089 15	333 87	858 48	94,333 08
" ministère des postes (édifice «Lancaster»		64 24	13,406 29							13,470 53
" bur. de p. (emplacement), débl.		4 75								4 75
" généralités		277 99			911 46		103 94			1,293 39
Chauvin, min. de la Défense nationale			180 00							180 00
Claresholm, min. de la Défense nationale		246 77	135 00							381 77
Coutts, édifice d'immigration		485 15	15 36							500 51
De Winton, arsenal			120 00							120 00
Edmonton, g. du C.-N., salle des malles		68 96	42 90				261 46			373 32
" entrepôt de vérification des douanes (édifice «Blowey-Henry»	1,372 63	429 60	15,562 50	1,569 20	40 95		548 08			19.522 96

Edmonton, min. de l'Agriculture (cour à bestiaux)		4 14								4 14
" min. du Rét. des Soldats dans la vie c. (édifice «McLeod ».		33 96								33 96
" édifice d'immigration		981 82	1 00			545 67	163 48	100 42		1,792 39
" bur. des t. (éd. «Alexandra »)			540 00							540 00
" bureau des terres (vieux)	167 32									167 32
" bureau de poste, etc	30,200 00	3,904 40	59 80	11,621 07	353 12	1,409 30	2,998 90	147 08	599 57	51,293 24
" min. des postes (édifice «Mortlake »)		1,035 19	5,120 00				636 17			6,791 36
" commission de l'établissement des s. (édifice «Williamson »)		590 85	7,763 00							8,353 85
" Sud (Strathcona) édifice d'immigration	170 97									170 97
" Sud (Strathcona) bureau de poste, etc	170 97	578 25		1,960 79	118 45	376 42	513 92	58 71		3,777 51
" généralités		361 15					3 53			364 68
Edson, bâtisse d'immigration		4 30				200 90	39 03	11 95		256 18
Entrance (Edmonton Ouest) bur. forestier		53 76	108 00							161 76
Gleichen, arsenal			120 00							120 00
Grande-Prairie, édifice d'immigration			31 32			43 50				74 82
" bureau de poste, etc		648 75		399 96	63 15	637 66	306 15	41 25		2,096 92
Hardisty, min. de la Défense nationale		199 85								199 85
Lacombe, ferme expérimentale		2,028 65				1,446 75	437 83		155 81	4,069 04
Lethbridge, min. de la Défense nationale (garage d'artillerie)			1,800 00							1,800 00
" ferme expérimentale	3,160 71	2,018 50				728 29	262 47			6,169 97
" bureau de poste	1,069 46	630 04		5,729 43	163 90	994 25	879 28	115 60	313 65	9,895 61
" généralités		1 00					0 83			1 83
Macleod, bureau des douanes		9 10				147 53	101 86	37 20		295 69
" bur. de p. (édifice «Callie »)		152 81	733 32			51 29	447 75	26 40		1,411 57
Medicine Hat, arsenal			2,000 00							2,000 00
" g. du C.-N., salle des malles		10 75	84 39							95 14
" bureau de poste, etc		70 37	28 13	2,220 00	82 55	361 72	730 42	171 48		3,664 67
Nanton, min. de la Défense nationale		200 12	125 00							325 12
Peace River Crossing, édifice d'immigr'n.		414 00	31 46			130 85				576 31
" " bureau des terres			960 00			28 00				988 00
" " bureau de poste			510 00			512 67				1,022 67
Pincher Creek, bureau forestier		46 91	780 00							826 91
Redcliff, min. de la Défense nationale			240 00							240 00
Red Deer, salle d'exercices militaires			350 00				0 83			350 83
" édifice public		9 25		1,434 00	37 95	255 00	292 02	63 60		2,091 82
Rocky Mountain, bureau forestier		164 22	390 00			29 66				583 88
Spirit River, édifice d'immigration			5 00			249 00				254 00
Strathcona, *voir* Edmonton-sud.										
Vermilion, édifice d'immigration, (emp.)			1 00							1 00
Wetaskiwin, bureau de poste		214 60		1,132 50	76 55	336 90	729 58	36 43		2,526 56
Bur. de moindre imp. dans la province		1,236 53					30 04			1,266 57
Alberta, généralités		670 37				1 36	528 25			1,199 98
Totaux, Alberta	45,986 51	20,428 25	147,438 03	49,557 85	2,352 30	15,302 66	15,795 27	2,404 81	4,270 13	303,535 81

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1926.—*Suite.*

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Loyers	Salaires des gardiens	Fournitures pour les gardiens	Chauffage	Eclairage	Eau	Energie électrique	Total
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
EDIFICES PUBLICS										
Colombie-Britannique										
Agassiz, ferme expérimentale		3,998 86				1,250 17	460 52			5,709 55
Ashcroft, salle des malles		977 70		1,434 00	81 45	375 50	568 57	131 75		3,568 97
Atlin, bureau de poste		55 50			57 05	200 00	238 00			550 55
Bamfield, édifice public		161 65			40 28	261 24	97 71			560 88
Bentinck, île, lazaret	8,491 68									8,491 68
Chilliwack, bureau de poste, etc		622 01		1,053 86	9 03	367 36	123 78	48 00		2,224 04
Cloverdale, édifice d'immigration		14 85								14 85
Comox, bureau de poste, etc		203 00		349 92	38 05	65 00	99 77			755 74
Courtenay, édifice public	32,247 04	25 00		232 74	3 00	278 00	10 70	8 00		32,804 48
Cranbrook, Min. de la Défense nationale (édifice Hanson)		12 10	300 00							312 10
" bureau de poste, etc		437 20		1,261 00	154 88	511 25	440 33	110 80		2,915 46
Cumberland, bureau de poste, etc		884 45		1,130 00	34 86	210 10	192 53	60 00		2,511 94
Digby, île, station de quarantaine		406 50								406 50
Douglas, édifice d'immigration		132 50					12 10			144 60
Duncan, bureau de poste, etc		368 03		1,240 00	50 43	413 91	195 30	64 30		2,331 97
Esquimalt, hangar à bateaux aux casernes	8,196 12									8,196 12
" édifices et quais aux casernes de la Marine et aux chantiers maritimes	11,341 10	570 44								11,911 54
" renouvellement des édifices et de l'outillage détruits par le feu	9,308 50									9,308 50
Fernie, bureau de poste, etc		480 84		1,370 00	115 67	287 60	205 55	54 00		2,513 66
Grand Forks, bureau de poste, etc		948 17		1,207 50	88 75	533 14	231 57	75 00		3,084 13
Greenwood, bureau de poste, etc		350 95		422 50	72 59	378 75	174 45	69 00		1,468 24
Huntingdon, édifice d'immigration								24 00		24 00
Invermere, ferme expérimentale	11,189 41	4,911 98				652 50				16,753 89
Kamloops, Min. de l'Intérieur (édifice Acadia)		215 71	811 36							1,027 07
" Min. de l'Intérieur (ave. Lansdowne)			300 00							300 00
" bureau de poste (vieux) rue Main		3,320 93		870 00	73 85	462 80	146 77	24 00		4,898 35
" bureau de poste temporaire (édifice Tremont)		325 32	225 00				181 48	5 00		736 80
" édifice public (nouveau)	9,001 03	1,330 38		923 06	172 90	908 35	543 45	56 00	35 14	12,970 31
Kelowna, arsenal (édifice Casorso)			195 00							195 00

Kingsgate, édifice d'immigration		160 00								160 00
Ladysmith, bureau de poste		245 46		1,219 50	39 56	212 50	88 69	36 00		1,841 71
Lumby, Min. de la Déf. nat., (magasin)			166 67							166 67
Mission City, arsenal			300 00							300 00
Nanaïmo, Min. de la Défense nationale		125 00	500 00							625 00
" bureau de poste, etc	3,999 90	74 55		2,150 50	36 25	608 50	752 32	45 00		7,667 02
Nelson, arsenal		16 90								16 90
" Min. des Travaux publics, bureau de l'ingénieur de district		44 35	851 33	199 92			5 40			1,101 00
" bureau de poste, etc		538 80		1,190 00	114 67	555 22	791 73	72 00		3,262 42
" bur. des impôts (édifice Aberdeen)			270 00							270 00
Newgate, édifice d'immigration		51 57								51 57
New Westminster, édifices des Affaires des Sauvages et des Pêcheries		17 50		1,437 60	43 99	235 13	74 28	28 47		1,836 97
" bureau de poste		3,185 18	237 60	3,889 75	133 17	829 33	806 05	127 42	408 00	9,616 50
North Vancouver, bureau de poste		1,856 37		1,140 00	63 70	363 50	232 57	12 16		3,668 30
Pacific Highway, bureau d'immigration		1,257 81			1 60	372 00	150 97			1,782 38
Penticton, Min. de la Défense nationale, (magasin du fourrier)			300 00							300 00
Port Alberni, bureau de poste, etc				1,190 00	54 45	467 50	150 45	17 08		1,879 48
Prince-Rupert, Min. de la Défense nationale (entrepôt)			360 00							360 00
" Min. de la Déf. nat., (magasin de munitions)			600 00							600 00
" Min. de la Défense nationale R.N.R.V.C		86 50								86 50
" bureau des pêcheries (édifice Stephen)		3 00			3 65	27 50	7 58	9 00		50 73
" édifice d'immig., (empla.)			5 00							5 00
" bureau de poste, etc (édifice Black)		199 76	6,540 00	1,260 00	66 05		878 34	64 35		9,008 50
Revelstoke, Min. de l'Intérieur (édifice de la banque du Commerce)		277 24	825 00			363 08	28 30			1,493 62
" bureau de poste				124 00						124 00
" édifice public	42,460 62									42,460 62
Rossland, bureau de poste, etc		643 45		1,141 60	67 40	847 00	404 03	242 69		3,346 17
Salmon Arm, Min. de la Défense nationale			200 00							200 00
" Min. de l'Intérieur (bureau du garde-forestier)			178 33							178 33
Sidney, ferme expérimentale	2,823 09	2,310 35				336 00	226 24		147 37	5,843 05
Summerland, ferme expérimentale	11,334 08	1,611 05				945 87	272 86		1,993 49	16,157 35
Trail, édifice public	4,998 90									4,998 90
Union Bay, bureau de poste		17 50		276 00	49 15	192 50	144 89			680 04
Vancouver, arsenal (1255 rue Pender)			2,450 00							2,450 00
" arsenal (rues Pender et House)			3,300 00							3,300 00
" gare du Pac.-Can., salle des malles			2,805 00							2,805 00
" Min. de la Déf. nat., (édifice pour l'expo. des chevaux)			4,200 00							4,200 00

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1926.—*Suite.*

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Loyers	Salaires des gardiens	Fournitures pour les gardiens	Chauffage	Eclairage	Eau	Energie électrique	Total
EDIFICES PUBLICS	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Colombie-Britannique—Suite										
Vancouver, Min. de la Défense nationale (1117 rue Seaton)	.....	.....	1,800 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,800 00
" Min de la Défense nationale (rues Beatty et Dunsmuir)	.....	.....	4,800 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4,800 00
" Min. de la Défense nationale R.N.R.V.C	.....	.....	1,800 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,800 00
" Min. de la Défense nationale terrains de récréation	.....	.....	300 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	300 00
" Min. du Rétablissement des Soldats dans la vie civile, hôpital Shaughnessey	4,034 20	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4,034 20
" Min. du Rétablissement des Soldats dans la vie civile, 780 rue Beatty	.....	.....	1,800 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,800 00
" Min. du Rétablissement des des Soldats dans la vie civile (édifice du Nord-Ouest)	.....	.....	1,600 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,600 00
" Min. du Rétablissement des Soldats dans la vie civile et bureau du dragage, M.T.P. (édifice Duncan)	.....	529 72	3,778 04	.....	2 40	.....	73 64	.....	.....	4,383 80
" entrepôt de vérification	9,665 50	380 16	10 70	12,153 26	262 44	1,965 65	839 60	251 50	559 38	26,088 19
" bureau de l'inspecteur des pêcheries (édifice de la banque Molson)	.....	199 90	716 00	.....	.....	.....	4 64	.....	.....	920 54
" arpentage géologique (édifice du Pacific)	.....	11 81	1,260 00	.....	.....	.....	8 16	.....	.....	1,279 97
" bureau des commissaires des grains (édifice Metropolitan)	.....	137 75	120 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	257 75
" bureau de l'inspection des grains	5,062 35	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,062 35
" édifice de détention de l'immigration	.....	1,113 01	.....	.....	29 02	1,663 81	914 20	494 65	243 00	4,457 69
" affaires des Sauvages (édifice Holden)	.....	.....	812 50	.....	.....	.....	17 65	.....	.....	830 15
" Kerrisdale (salle Masonic) dépôt des facteurs	.....	2,170 19	1,650 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,820 19
" bureau de poste (nouveau)	.....	5,265 59	342 30	19,492 54	695 19	2,897 70	4,921 88	376 80	445 00	34,437 00

Vancouver, bureau de poste (vieux) bureau d'essayerie	.....	163 53	2,416 00	3,116 00	43 89	542 38	325 53	63 50	.....	6,670 83
" station postale «A» gare du Pac.-Can.	.....	294 40	2,625 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,919 40
" " «B» (édifice Orange Hall)	.....	21 29	4,200 00	2,550 00	86 00	.....	89 93	.....	.....	6,947 22
" " «C»	.....	169 28	.....	1,250 00	68 83	719 16	81 99	22 75	.....	2,312 01
" " «D»	.....	48 64	2,400 00	1,020 00	42 54	12 00	124 48	.....	.....	3,647 66
" " «E»	.....	178 74	.....	21 93	20 75	2 00	26 33	.....	.....	249 75
" " «F»	.....	.....	450 00	57 00	.....	53 19	2 40	.....	.....	562 59
" bureau des impôts (édifice de la Chambre de Commerce)	.....	351 14	11,400 00	.....	.....	.....	321 28	.....	.....	12,072 42
" acquisition et entretien de l'édifice Winch	17,259 99	614 35	.....	4,061 74	159 99	1,389 37	930 86	171 60	295 75	24,883 65
" généralités	.....	63 61	.....	.....	11 45	.....	.....	.....	.....	75 06
Vernon, Min. du Rétablissement des Soldats dans la vie civile (édifice Megaw)	.....	438 85	1,500 00	.....	.....	443 63	.....	.....	.....	2,382 48
" bureau de poste, etc	.....	447 51	.....	1,265 00	185 28	1,225 85	333 27	48 00	.....	3,504 91
Victoria, observatoire astrophysique (montagne Little Saanich)	.....	5,545 00	.....	2,922 17	126 13	886 61	631 41	.....	361 63	10,472 95
" Min. de la Défense nationale, R.N.R.V.C	.....	65 64	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	65 64
" Min. du Rétablissement des Soldats dans la vie civile (hôtel Strathcona)	.....	.....	375 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	375 00
" entrepôt de vérification (édifice Ames-Holden)	.....	94 50	4,800 00	1,452 00	27 54	128 50	59 67	21 24	72 00	6,655 45
" appareil de fumigation (quai du Pac.-Can.)	.....	.....	30 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	30 00
" arpentage hydrographique (édifice Victoria)	.....	.....	1,344 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,344 00
" édifice d'immigration	.....	288 47	.....	.....	.....	847 50	178 03	160 11	.....	1,474 11
" bureau de la marine (vieil édifice des douanes	.....	356 06	.....	1,452 00	58 18	363 50	231 65	29 27	.....	2,490 66
" observatoire météorologique	.....	282 82	.....	1,472 00	66 14	204 00	244 34	27 63	.....	2,296 93
" bureau de poste, etc., (nouveau)	.....	2,123 28	381 60	17,191 32	412 78	2,748 40	2,101 51	116 93	869 51	25,945 33
" bureau de poste, etc. (vieux)	.....	79 83	.....	1,422 00	46 19	274 00	113 25	49 69	.....	1,984 96
William Head, station de quarantaine	2,186 36	.....	.....	.....	.....	3,539 21	150 20	37 13	.....	5,912 90
Windermere, ferme expérimentale	.....	.....	.....	.....	.....	356 25	.....	.....	.....	356 25
Bureaux de moindre importance dans la province	.....	1,069 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,069 00
Colombie-Britannique, généralités	.....	2,210 44	.....	.....	.....	1 35	483 09	.....	.....	2,694 88
Totaux, Colombie-Britannique	193,599 87	58,190 92	78,631 43	97,612 41	4,011 17	33,775 36	22,146 27	3,254 82	5,430 27	496,652 52

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1926.—*Suite.*

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Personnel et entretien	Total
Territoire du Yukon	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Chauffage, éclairage, eau, etc., pour les édifices dans le territoire du Yukon			31,878 17	31,878 17
Total, territoire du Yukon			31,878 17	31,878 17
Généralités				
Annonces des soumissions du charbon pour les édifices du Dominion			418 30	418 30
Drapeaux pour les édifices publics du Dominion			4,913 08	4,913 08
Londres, Angleterre, édifice canadien	236,651 23		20,712 44	257,363 67
Accessoires et fournitures de poste emmagasinés à Toronto pour être distribués dans toutes les provinces	12,167 54			12,167 54
Impressions, papeterie, instruments, voyages, etc.			12,050 50	12,050 50
Salaires des commis résidents des travaux, etc			64,669 86	64,669 86
Totaux, généralités	248,818 77		102,764 18	351,582 95

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1926.—*Suite*

Désignation des travaux	Dragage	Constructions et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
PORTS ET RIVIÈRES	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse—					
Amherst Point, quai			450 00		450 00
Amiro's Hill, quai			100 55		100 55
Anderson's Cove, jetée, etc	300 00	15 00			315 00
Annapolis Royal, quai			800 22		800 22
Antigonish, chenal du port	35,366 17				35,366 17
Arcadia, co. de Yarmouth, quai			99 63		99 63
Arichat, quai			47 45		47 45
Arisaig, nouveau quai		1,826 78			1,826 78
Aspy Bay, *voir* Dingwall.					
Avonport, quai		1,524 40			1,524 40
Baddeck, quai			295 25		295 25
Bailey's Brook, jetées du chenal			1,199 68		1,199 68
Barrington Cove (Sydney Mines), quai, etc	911 46		397 60		1,309 06
Barrington Passage (co. de Shelburne), quai			799 16		799 16
Bass River, quai			3,812 24		3,812 24
Bayfield (Antigonish-Guysborough), brise-lames		223 30			223 30
Bayport, quai		3,259 02			3,259 02
Bay St. Lawrence, brise-lames		3,095 58			3,095 58
Bear Cove, brise-lames			518 02		518 02
Beaver Harbour, quai			699 70		699 70
Belliveau's Cove, brise-lames			400 01		400 01
Black Point (co. du Cap-Breton Sud et de Richmond), brise-lames			3,797 39		3,797 39
Black Point (co. de Shelburne et Queens), quai			3,097 64		3,097 64
Blandford	3,334 27				3,334 27
Blue Rocks	703 82				703 82
Broad Cove Marsh, quai-brise-lames			228 46		228 46
Burke's Head, *voir* North Ingonish.					
Burlington Centre, quai		1,596 44			1,596 44
Canada Creek, brise-lames		5,768 23			5,768 23
Caribou Island, brise-lames			1,198 47		1,198 47
Carr's Brook, brise-lames			249 53		249 53
Cary's Passage (co. de Richmond)	2,519 76				2,519 76
Chapel Cove, protection du rivage		399 98			399 98
Chebogue Harbour, brise-lames		2,598 50			2,598 50
Chegoggin	149 47				149 47
Chester Canal, pont, mur, etc	1,125 54		127 18		1,252 72
Chester, quai		358 27			358 27
Chéticamp, *voir* Eastern Harbour					
Chéticamp Point, quai			4,983 75		4,983 75
Cheverie, quai			3,199 78		3,199 78
Chimney Corner, quai		485 71			485 71
Chipman's Brook, quai			900 07		900 07
Church Point, quai			600 06		600 06
Comeau's Hill, quai-brise-lames		346 94			346 94
Corkum's Island	101 15				101 15
Cow Bay, brise-lames			6,999 94		6,999 94
Creignish, quai		999 49			999 49
Cris Cove (co. d'Annapolis), brise-lames		93 40			93 40
Croft's Cove, quai			595 50		595 50
Dartmouth, jetée		5,593 06			5,593 06
Delap's Cove, quai-brise-lames			147 18		147 18
D'Escousse, quai			199 95		199 95
Digby, jetée			1,998 23		1,998 23
Dingwall (Aspy Bay), brise-lames		11,725 84			11,725 84
Eagle Head, port, brise-lames		920 14			920 14
East Berlin, brise-lames			1,395 25		1,395 25
Eastern Harbour (Chéticamp), quai			56 42		56 42
Eastern Points (Lunenburg)	521 99				521 99
East Green Harbour, quai		798 35			798 35
East River, écluse	12,759 00				12,759 00
East Ship Harbour, quai			9 22		9 22

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1926.—*Suite*

Désignation des travaux	Dragage	Constructions et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
PORTS ET RIVIÈRES	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse—Suite					
Ecum Secum (co. d'Halifax), quai		294 93			294 93
" (Antigonish-Guysborough), prolongement du quai		4,080 28			4,080 28
Feltzen South, brise-lames		3,003 22			3,003 22
" quai			174 59		174 59
Finlay Point, quai-brise-lames		2,577 17			2,577 17
Fishermen's Harbour, quai		4,528 74			4,528 74
Five Islands (co. de Colchester), quai		1,050 50			1,050 50
Fourchu, port, ouvrages de protection			1,594 09		1,594 09
" quai			358 35		358 35
Freeport, brise-lames		9,712 73			9,712 73
Friar's Head, havre		699 17			699 17
Fruid's Point, quai. Règlement final de la réclamation de M. A. V. Allen, pour la perte d'un cheval				250 00	250 00
Gabarous, ouvrages de protect. du riv.			754 49		754 49
" brise-lames			199 98		199 98
Georgeville, grève des pêcheurs		269 66			269 66
Graff Beach (co. d'Halifax)	1,925 20				1,925 20
Grand-Etang, brise-lames		107 00			107 00
" jetées			4,999 43		4,999 43
Grand Mira South (co. de Richmond-ouest), quai			299 94		299 94
Grand Narrows, quai			486 99		486 99
Granville Centre, quai			265 50		265 50
Great Village, quai		4,992 77			4,992 77
Gulliver's Cove, brise-lames		12,893 75			12,893 75
Half Island Cove, quai		449 50			449 50
Hall's Harbour, brise-lames, etc		1,732 23	694 72		2,426 95
Hantsport, quai			1,891 14		1,891 14
Havre-Boucher, quai			350 01		350 01
Harbourville, brise-lames			2,494 67		2,494 67
Horton Landing, quai			1,840 07		1,840 07
Hunt's Point, débarcadère	80 50		1,998 87		2,079 37
Indian Harbour (co. d'Halifax), quai		998 47			998 47
Inverness, ouvrages de protection, etc.	28,071 44	999 99			29,071 43
Iona, quai			399 98		399 98
Irish Cove, quai			499 17		499 17
Isaac's Harbour, quai		348 70			348 70
Jersey Cove, quai		2,230 37			2,230 37
Joggins, brise-lames, etc	596 30	6,602 76			7,199 06
Johnson's Harbour, quai			299 09		299 09
Jones Harbour, quai		794 85			794 85
Judique (Baxter's), quai			19 00		19 00
" (McKay's Point), quai			796 23		796 23
Kelly's Cove, brise-lames			811 74		811 74
Kraut Point, quai			1,416 84		1,416 84
La Have, traversée, quais, etc	500 00	4,687 50			5,187 50
L'Archevêque (co. de Richmond), chenal	64 56				64 56
Larry's River, brise-lames		6,000 65			6,000 65
Litchfield, quai			498 61		498 61
Little Anse, brise-lames			4,094 35		4,094 35
Little Brook (co. de Digby), brise-lames			175 08		175 08
Little Harbour (co. de Pictou), quai			956 18		956 18
Little Judique Ponds (co. d'Inverness), quai-brise-lames		4,924 63			4,924 63
Little Narrows, nord (co. d'Inverness), quai			523 21		523 21
" sud (co. de Victoria), entrepôt		463 46			463 46
Liverpool, chenal	50,031 47				50,031 47
Livingstone Cove, brise-lames			1,000 00		1,000 00
Louis Head, protection du rivage		799 68			799 68
Lower Burlington, quai		2,579 29			2,579 29
Lower Kingsburg, brise-lames		2,485 92	69 24		2,555 16
Lower L'Ardoise, brise-lames		2,876 05			2,876 05

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1926.—*Suite*

Désignation des travaux	Dragage	Constructions et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
PORTS ET RIVIÈRES	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse—Suite					
Lower Prospect, quai		887 74			887 74
Lower Rose Bay (Lunenburg)	459 10				459 10
Lower Sandy Point, brise-lames		3,188 02			3,188 02
Lower West Pubnico	1,396 78				1,396 78
Lunenburg	67,921 34				67,921 34
McNair's Cove	1,355 22				1,355 22
Mabou Bridge, quai		4,476 46			4,476 46
Mahone Bay	4,572 00				4,572 00
Main-à-Dieu, quai		2,756 35			2,756 35
Malagash, quai	22,413 76				22,413 76
Marble Mountain, quai			234 00		234 00
Margaree Harbour, protection du rivage, etc	5,208 35		1,995 70		7,204 05
Margaree Island, quai			490 91		490 91
Margaretville, brise-lames			995 14		995 14
Meat Cove, brise-lames		1,140 87			1,140 87
Meteghan, brise-lames			349 66		349 66
Meteghan River, brise-lames, etc		1,558 84	726 58		2,285 42
Middle East Pubnico, quai			230 25		230 25
Mill Creek, quai		1,965 44			1,965 44
Minasville, brise-lames	657 74				657 74
Minudie, quai		350 65			350 65
Mosher's Bay, cale de halage, etc	461 00	726 85			1,187 85
Muise's Point (co. de Yarmouth) quai			449 64		449 64
Necum Teuch, quai, etc	4,816 50		350 00		5,166 50
Neil's Harbour (Co. de Victoria), brise-lames			502 19		502 19
Newellton, quai			804 51		804 51
New Harbour, brise-lames			898 95		898 95
New Harris, quai		398 55			398 55
Noël, quai			199 55		199 55
North Belleville, quai			149 77		149 77
North East Harbour, quai			1,099 01		1,099 01
North Ingonish (Burk's Head), brise-lames			99 95		99 95
" (McLeod's), brise-lames		15,253 75			15,253 75
North River, quai (entrepôt)			598 12		598 12
North Sydney, prolongement du brise-lames, etc	1,399 74	1,980 13			3,379 87
North Sydney, ouvrages de protection			227 00		227 00
North Sydney quai Salter	6,282 58				6,282 58
" quai Vooght	585 94				585 94
" quai, etc	1,595 06	6,981 90			8,576 96
North West Arm (Jollimore), quai		764 40			764 40
Nyanza, quai			306 48		306 48
Ogden's Pond, quai	100 00				100 00
Ogilvies, brise-lames			649 96		649 96
Osborne, brise-lames	197 70		150 05		347 75
Parker's Cove, brise-lames		3,469 93			3,469 93
Park's Creek (Co. de Lunenburg-Queens), quai		1,997 25			1,997 25
Parrsboro, quai (nouveau)		38,998 45			38,998 45
Pembroke, brise-lames			393 38		393 38
Petit-de-Grat	8,200 67				8,200 67
Petite Rivière (co. de Lunenburg-Queens), brise-lames, etc	622 00		75 13		697 13
Pickett's Cove (co. Kings), quai			396 63		396 63
Pinkney's Point, brise-lames		8,498 89			8,498 89
Pleasant Bay (co. d'Inverness), quai			95 80		95 80
Pleasant Bay (Lowland Cove), cale de halage, etc		1,198 18			1,198 18
Plymouth, quai			233 29		233 29
Point Tupper, quai			40 00		40 00
Poirierville, quai			2,150 04		2,150 04
Portapique, quai		3,645 80			3,645 80
Port Dufferin East, quai			1,766 84		1,766 84

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1926.—*Suite*

Désignation des travaux	Dragage	Constructions et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
PORTS ET RIVIÈRES	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse—Suite					
Port George (Annapolis-Digby), brise-lames			2,010 02		2,010 02
Port Greville, reconstruction du brise-lames, etc	1,598 68	11,225 72			12,824 40
Port Hawkesbury, quai			3,975 08		3,975 08
Port Hood, quai, etc	4,069 02		428 11		4,497 13
Port Lorne, quai			231 38		231 38
Port Maitland (Co. de Yarmouth), brise-lames, etc		4,037 54	168 59		4,206 13
Port-Mouton	5,218 52				5,218 52
Port Mulgrave	32,151 44				32,151 44
Port-Royal, quai			169 36		169 36
Portuguese Cove, brise-lames		11,723 00			11,723 00
Pugwash, quai			2,479 95		2,479 95
Rivière Bourgeois, nouveau quai		3,993 30			3,993 30
St. Ann's, port	36,920 70				36,920 70
St. Francis, port, brise-lames		1,737 40			1,737 40
Saint-Joseph-du-Moine (co. d'Inverness), quai, etc			200 24		200 24
St. Mary's River	802 37				802 37
Salmon River, protection du chenal			4,776 29		4,776 29
Saulnierville, brise-lames, etc		6,262 96	939 91		7,202 87
Seaforth, brise-lames			748 26		748 26
Seal Harbour, brise-lames		1,297 36			1,297 36
Shag Harbour	3,498 50				3,498 50
Shaw's Beach, (Richmond-ouest), ouvrages de protection			800 00		800 00
Sheet Harbour (East River), quai			550 95		550 95
Sheet Harbour (West River), quai		19,705 44			19,705 44
Shelburne, quai			1,455 72		1,455 72
Short Beach, brise-lames			813 86		813 86
Short Beach, jetées de protect. du chenal		7,431 98			7,431 98
Skinner's Cove, quai			85 27		85 27
Sluice Point (co. de Yarmouth), quai			98 79		98 79
Smith's Cove (île Port Hood), protection du rivage			97 00		97 00
Soldier's Cove (Richmond-ouest), quai		147 54			147 54
Sonora, quai			1,999 97		1,999 97
South East Cove, brise-lames			741 01		741 01
South West Cove	592 00				592 00
South Lake (Lake Vale), protection du rivage		46 86			46 86
South Lake (Lake Vale), jetée de direction		3,799 79			3,799 79
Spencer's Island, quai			38 04		38 04
Spry Bay, Leslie's, reconstruction du quai		2,480 13			2,480 13
Summerville, quai		986 08			986 08
Surette Island, quai		1,971 85			1,971 85
Sydney, quai		224 95			224 95
Tangier Harbour, quai			100 04		100 04
Tenecape	976 50				976 50
Terrance Bay, quai			3,839 94		3,839 94
Tittle Passage	497 92				497 92
Tiverton, brise-lames		300 00			300 00
Toney River, jetées du chenal		5,579 66			5,579 66
Trout Cove, brise-lames			798 36		798 36
Troy Pond, piles en encaissement		9,996 65			9,996 65
Turner's Island, quai			173 69		173 62
Tusket (co. Yarmouth), quai			199 62		199 69
Upper Port Latour, quai			886 91		886 91
Wallace Bridge, quai			164 89		164 89
Wallace, quai, etc	4,994 16		548 21		5,542 37
Walton, brise-lames			1,196 43		1,196 43
Wentworth	4,439 79				4,439 79
West Advocate, brise-lames			445 82		445 82
West Baccaro	437 86				437 86

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1926.—*Suite*

Désignation des travaux	Dragage	Constructions et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
PORTS ET RIVIÈRES	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse—Fin					
West Bay, quai			149 70		149 70
West Chezzetcook, brise-lames			700 00		700 00
West Dover, quai			525 25		525 25
West Dublin	480 00				480 00
Western Head, co. Queens, brise-lames		8,348 12			8,348 12
Western Shore, quai			52 28		52 28
West Head, (Ile Cap Sable), brise-lames			2,980 25		2,980 25
West La Have, traversée, quai		1,644 89			1,644 89
Westport, quai			559 74		559 74
Whitewaters, quai			2,692 91		2,692 91
Whycocomagh, quai	4,296 89		360 09		4,656 98
Windsor, prolongement du quai, etc	2,738 53	24,141 08			26,879 61
Wolfville, nouveau quai		7,130 25			7,130 25
" vieux quai			191 22		191 22
Yarmouth, batture, protection du rivage			291 12		291 12
Yarmouth, port	29,804 96				29,804 96
Young's Cove, brise-lames			82 95		82 95
Généralités				3,258 64	3,258 64
Totaux, Nouvelle-Ecosse	400,825 42	359,263 40	125,770 84	3,508 64	889,368 30
Ile-du-Prince-Edouard—					
Alberton, quai	1,871 49				1,871 49
Bay View (co. de Queens), quai			700 15		700 15
Blooming Point (co. de Queens), quai			249 00		249 00
Brae Harbour, brise-lames			2,984 43		2,984 43
Brudenell, quai			332 54		332 54
Charlottetown, quai de Connolly	10,460 81				10,460 81
China Point, addition au quai		1,479 64			1,479 64
French River, quai	9,866 00		22 50		9,888 50
Georgetown, quai du chemin de fer Nat. Can. (hangar)			1,174 76		1,174 76
Haggerty's, quai			85 00		85 00
Higgin's Shore, quai			1,594 73		1,594 73
Kier's Shore, quai			1,507 71		1,507 71
Lennox Island, quai			291 30		291 30
Miminegash, port, ouvrage de protection	6,265 41		134 50		6,399 91
New London, brise-lames de l'est		3,386 42			3,386 42
Nine Mile Creek, quai			1,750 14		1,750 14
North Cardigan, quai			471 42		471 42
Pinette, quai			190 55		190 55
Point Pleasant	2,969 97				2,969 97
Port Hill, quai			64 49		64 49
Pownal Bay, quai			2,639 35		2,639 35
Red Point, quai			244 61		244 61
Rustico, port, protection du rivage		3,096 48			3,096 48
Rustico sud, quai			694 53		694 53
St. Peter's Bay, brise-lames et protection du rivage		1,484 95			1,484 95
Savage Harbour	4,304 89				4,304 89
Skinner's Pond (Capstan)		232 03			232 03
Souris, brise-lames			7,124 61		7,124 61
Southport, quai			58 38		58 38
Sturgeon, quai			515 01		515 01
Summerside, brise-lames			1,461 65		1,461 65
" port	5,953 53				5,953 53
" quai du chemin de fer			5,430 72		5,430 72
Tignish Harbour, brise-lames du sud			4,339 18		4,339 18
Victoria, port	23,926 46				23,926 46
West Point, quai			78 35		78 35
Généralités				1,066 35	1,066 35
Totaux, Ile-du-Prince-Edouard	65,618 56	9,679 52	34,139 61	1,066 35	110,504 04

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1926.—*Suite*

Désignation des travaux	Dragage	Constructions et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
PORTS ET RIVIÈRES	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouveau-Brunswick—					
Back Bay (co. de Charlotte), quai			71 43		71 43
Barker's, quai en eau profonde, etc	970 13		874 55		1,844 68
Bathurst, quai			270 15		270 15
Baie-du-Vin, quai			347 49		347 49
Beaver Harbour (co. de Charlotte), quai			2,605 69		2,605 69
Belliveau (Co. de Westmoreland), quai			300 15		300 15
Belyea's Cove, *voir* Webster's Cove.					
Black's Harbour, abord du quai		1,332 81			1,332 81
Brown's Flat (co. de Royal), quai			47 13		47 13
Buctouche	19,627 92				19,627 92
Burn's (baie Belle-Isle) (co. de Royal) quai		3,427 32			3,427 32
Burnt Church, quai			2,551 58		2,551 58
Burton Court House, quai			936 70		936 70
Burton, quai			21 00		21 00
Cambridge (co. de Royal), quai			749 09		749 09
Campbellton, quai en eau profonde	804 14		1,795 66		2,599 80
" quai de la traversée			125 86		125 86
Cape Bald, brise-lames, etc	2,046 54		4,877 81		6,924 35
Cape Tormentine	64 58				64 58
Caraquet, quai	4,426 33		769 73		5,196 06
Caraquet, quai Young		1,301 37			1,301 37
Chase's Point, *voir* Gunter's.					
Chatham, quai, etc	62,735 25		400 55	35 00	63,170 80
Chipman (co. Queens), quai		282 52			282 52
Chocolate Cove, quai			20 57		20 57
Cocagne, (co. de Kent), quai			738 72		738 72
Cocagne Cape (co. de Kent), quai			400 25		400 25
Cole's Point, quai			2,228 91		2,228 91
Dalhousie, quai en eau profonde			1,244 55		1,244 55
" quai de la traversée			20 00		20 00
Dipper Harbour, brise-lames			4,253 43		4,253 43
Dorchester, quai		394 62			394 62
Douglas Harbour, quai			310 32		310 32
Douglastown, quai			114 60		114 60
Earle's Landing, quai			7 50		7 50
Escuminac, brise-lames		517 57			517 57
Evandale, quai			373 68		373 68
Fairhaven, quai			193 10		193 10
Fox (co. de Queen), quai			312 84		312 84
Gautreau Village, quai			311 76		311 76
Gerow's (co. de Queens), quai				8 00	8 00
Grandigue, quai			619 24		619 24
Grand Harbour, Grand Manan (co. de Charlotte), quai			74 70		74 70
Grand Harbour (Ingall's Head), brise-lames			542 68		542 68
Green Point (co. Gloucester), jetée		72 55			72 55
Gunter's (Chase's Point), quai			520 63		520 63
Hampstead (co. de Queens), quai			145 98		145 98
Humphrey's, quai			773 56		773 56
Inkerman (co. de Gloucester), quai			75 87		75 87
Lamèque, quai			467 47		467 47
Loggieville, quai			1,047 78		1,047 78
Long Point (co. de Royal), quai			10 96		10 96
Lower Caraquet, quai			121 49		121 49
Lower Newcastle, quai			1,236 65		1,236 65
McAllister's, quai			64 10		64 10
McAlpine's, quai			1,153 69		1,153 69
McDonald's Point (co. de Queens), quai		1,432 04			1,432 04
McGowan's, quai	857 54				857 54
Maugerville, quai	3,488 94				3,488 94
Mill's Point, quai		1,744 00			1,744 00
Miramichi, baie (goulet McLean)	5,942 23				5,942 23
Miramichi, rivière, bras nord-ouest	50 50				50 50
Miscou Harbour, quai			22 25		22 25
Neguac, quai			97 72		97 72

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1926.—*Suite*

Désignation des travaux	Dragage	Constructions et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
PORTS ET RIVIÈRES	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouveau-Brunswick—Suite					
Newcastle, quai, etc	457 36		440 23		897 59
Newcastle (Lower) *voir* Lower Newcastle.					
North Head, quai-brise-lames			302 93		302 93
Oak Point, quai			233 55	80 00	313 55
Oromocto (co. York-Sunbury), quai, etc		4,231 37		66 00	4,297 37
Palmer's (co. de Royal), quai			982 40		982 40
Petit-Rocher, brise-lames			1,147 74		1,147 74
Pointe-du-Chêne, brise-lames			3,131 13		3,131 13
Port Elgin (rivière Gaspereau)	23,986 89				23,986 89
Port Elgin (rivière Gaspereau), mur de soutènement		685 08			685 08
Port Elgin, quai		1,269 10			1,269 10
Queenstown (co. de Royal)	1,403 54				1,403 54
Rexton (co. de Kent), quai			907 21		907 21
Richardson (co. de Charlotte), quai			71 16		71 16
Richibucto Beach, brise-lames du nord			488 33		488 33
Richibucto, cap de, brise-lames			744 86		744 86
Rivière Kennebecasis:—					
Bayswater, débarcad. de la traversée			229 84		229 84
Milledgeville, débarcad. de la trav			82 11		82 11
Summerville, débarcad. de la trav			242 36		242 36
Rivière Saint-Jean, enlèvement des souches	494 25				494 25
Rivière Saint-Louis (inférieure)	954 45				954 45
Robichaud's «Savoy's» Landing, quai			142 76		142 76
Rothesay, quai			899 20		899 20
St. Andrews, quai			13 80		13 80
St. George, quai			1,754 24		1,754 24
Saint-Jean, amélioration du port:—					
Courtenay, baie		397,216 62			397,216 62
Bassin de radoub, subside				247,500 00	247,500 00
Negro Point, brise-lames				1,020 00	1,020 00
Partridge, île, quai	11,538 45		1,046 31		12,584 76
Saint-Jean-ouest, jetées, hangars, etc	18,695 57	124,168 79	36,701 38		179,565 74
St. Martin's, brise-lames			174 16		174 16
Saint-Nicolas, rivière (bras sud), quai, etc	535 35		126 52		661 87
St. Stephen, quai			90 75	11 00	101 75
Scotchtown, quai			504 96		504 96
Scovil's (co. de Queens), quai			223 28		223 28
Seal Cove, brise-lames, etc	1,253 76		32 50		1,286 26
Shédiac, quai			1,118 88		1,118 88
Shippigan, goulet, brise-lames			4,449 64		4,449 64
Shippigan, Savoy's Landing	953 36				953 36
Shippigan, quai			39 75		39 75
Stonehaven, brise-lames			1,886 58		1,886 58
Taylortown (Sunbury)	1,754 42				1,754 42
Tracadie, quai			13 00		13 00
Trynor's Cove, quai			601 45		601 45
Tynemouth Creek, brise-lames			221 44		221 44
Upper Gagetown, quai, etc	280 54		62 68		343 22
Upper Jemseg, quai		3,006 40			3,006 40
Waweig (co. de Charlotte), bloc		264 23			264 23
Webster's Cove (Belyea's Cove), quai			346 82		346 82
Welchpool, quai			225 11		225 11
White Head, quai			54 20		54 20
White's Cove, quai (hangar)		112 27			112 27
Williams (co. de Royal), quai	1,292 85				1,292 85
Wilson's Beach, quai-brise-lames			993 64		993 64
Woodward's Cove, brise-lames			188 91		188 91
Young's Cove (co. de Queens), quai		3,743 82			3,743 82
Généralités				4,451 97	4,451 97
Totaux, Nouveau-Brunswick	164,614 89	545,202 48	95,165 38	253,171 97	1,058,154 72

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1926.—*Suite*

Désignation des travaux	Dragage	Constructions et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
PORTS ET RIVIÈRES	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—					
Amherst, port, (Iles-Madeleine), protection du rivage		499 00			499 00
Amos, quai		4,563 69			4,563 69
Anse-à-Beaufils, jetées	162 75	3,625 43			3,788 18
Anse-à-Fougère (Gaspé)	150 06				150 06
Anse-à-Gilles, quai			1,284 70		1,284 70
Anse-à-la-Barbe (Gascons ouest), brise-lames		884 24			884 24
Anse-à-l'Ilot, *voir* Chandler.					
Anse-à-Louise	197 94				197 94
Anse-à-l'Ours (Gascons), quai			421 70		421 70
Anse-aux-Gascons, quai		159 20			159 20
Anse-aux-Griffons	1,090 54				1,090 54
Anse-à-Valleau (Gaspé), jetée de direct.		623 74			623 74
Anse-Saint-Jean, quai			1,567 84		1,567 84
Anse-Tadoussac, *voir* Tadoussac.					
Ayer's Cliff, quai			897 78		897 78
Aylmer, quai			188 88		188 88
Bagotville (Saint-Alphonse), quai		14,270 96	6,003 17		20,274 13
Baie-Saint-Paul, protection du rivage		23,225 50			23,225 50
Baie-Saint-Paul, quai			6,432 48		6,432 48
Barachois-de-Malbaie, brise-lames			794 38		794 38
Barraute, *voir* rivière Laflamme.					
Batiscan, jetée, protection du chenal		4,992 03		36 05	5,028 08
Beauport, quai			874 74		874 74
Bellerive (quai Hurteau)			214 82		214 82
Beloeil, estacades				171 19	171 19
Beloeil Station, quai, jetées, etc		4,291 92	49 08		4,341 00
Beloeil Village, quai			239 81		239 81
Bersimis	22,974 76				22,974 76
Berthier-en-bas, quai			992 25		992 25
Berthierville, quai, etc	46,592 70	1,693 95	9 00		48,295 65
Bic (Pointe-à-Coté), enlèvement du vieux quai		799 98			799 98
Bic, quai, etc	1,533 12	5,484 58			7,017 70
Boischatel, quai			10 00		10 00
Boisvenue et Plouffe, débarcadères, (Riv.-du-Lièvre)		652 94			652 94
Bonaventure, amélioration du port	5,648 63	12,989 25			18,637 88
Bonaventure, ouvrages de protection			704 60		704 60
Brown, île, quai		3,297 04			3,297 04
Bryant's Landing, quai			339 99		339 99
Cabano, quai			130 26		130 26
Cacouna, est, quai, etc			75 00	5 00	80 00
Cacouna, quai			1,815 00		1,815 00
Cap-à-l'Aigle, quai			200 27		200 27
Cap-aux-Os (Gaspé)	75 00				75 00
Cap-Chat, phare, protection du rivage			100 03		100 03
Cap-Chat, quai		900 91			900 91
Cape-Cove (Anse-du-Cap), quai, etc	100 00		75 00		175 00
Cap-à-la-Baleine	500 00				500 00
Cap-de-la-Madeleine, quai, etc		4,191 77			4,191 77
Cap-des-Rosiers	770 45				770 45
Cap-des-Rosiers (Anse des Whalen), jetée		523 74			523 74
Cap-Saint-Ignace, quai			3,147 79		3,147 79
Carleton, ouvrages de protection			300 24		300 24
Carleton, quai	1,097 04				1,097 04
Caughnawaga, quai Meloche		1,297 01			1,297 01
Caughnawaga, quai, etc	2,024 86	6,389 12	334 45		8,748 43
Champlain, quai				27 50	27 50
Chandler (ci-devant Anse-à-l'Ilot) prolongement du quai		3,341 79			3,341 79
Charlemagne	15,918 61				15,918 61
Château-Richer, quai, etc	350 30		1,417 15		1,767 45
Chicoutimi, bassin, quai			1,601 85		1,601 85
Chicoutimi, port	43,957 66				43,957 66

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1926.—*Suite*

Désignation des travaux	Dragage	Constructions et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
PORTS ET RIVIÈRES	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Suite					
Chicoutimi, quai			1,098 21	212 26	1,310 47
Choisy, quai Graham			200 28		200 28
Como	7,750 34				7,750 34
Contrecoeur, quai, etc	9,248 24	1,259 20		114 60	10,622 04
Coteau Landing, abord du quai		1,038 52			1,038 52
Cross-Point, prolongement du quai	5,875 16	3,183 77			9,058 93
Descente-des-Femmes, quai			1,225 27		1,225 27
Deschaillons (Saint-Jean), quai, etc	16,134 20		404 90	10 00	16,549 10
Desjardins, reconstruction du quai		11,009 75			11,009 75
Doucet's Landing	25,061 56				25,061 56
East Templeton, quai			390 50		390 50
Echourie (Gaspé)	303 92				303 92
Etang-des-Caps (Gaspé)	365 59				365 59
Fassett, quai, etc			5,478 44	20 00	5,498 44
Father Point, (Pointe au Père), quai, etc	275 55	17,432 94	27 00	803 21	18,538 70
Fauvel, quai-brise-lames			1,000 03		1,000 03
Fort Coulonge, quai			259 50		259 50
Fox River, *voir* Rivière-au-Renard					
Gaspé Bassin (Sandy Beach), quai			3,790 11		3,790 11
Gatineau, Pointe, reconstruction du quai		2,277 17			2,277 17
Gatineau, rivière, protection du rivage		2,699 39			2,699 39
Georgeville, quai			456 80		456 80
Graham, quai, *voir* Choisy					
Grand Chlorydorme	100 00				100 00
Grande-Anse (Gaspé)	99 85				99 85
Grande-Baie, *voir* Saint-Alexis					
Grande-Entrée, Iles-Madeleine, prolongement du quai	1,642 83	4,785 93			6,428 76
Grande-Grève (co. de Gaspé)	250 00				250 00
Grands-Méchins (Dalibaire), quai			698 62		698 62
Grandes-Piles, hangar pour le fret		43 50			43 50
Grande-Rivière (co. de Gaspé), quai, etc	63 00	1,342 55			1,405 55
Grande-Vallée (co. de Gaspé)	540 15				540 15
Grindstone, Iles-Madeleine, quai		329 40	5,116 47		5,445 87
Grondines, nouveau quai		36,350 41			36,350 41
Grosse-Ile, Iles-Madeleine	2,041 51				2,041 51
Grosse-Ile, station de quarantaine, quai, etc	3,654 70		1,550 32		5,205 02
Hamilton Cove, quai, etc	160 00		300 95		460 95
Harricana, rivière, portage Kéwagami	10,831 18	91 50			10,922 68
Harricana, rivière, lac Malartie, quai de la *Molybdenite Reduction Co*	547 03				547 03
Harricana, rivière, Malartie, rivière, embouchure	4,864 36		1,757 45		4,864 36 1,757 45
Havre-Aubert (Pte Shea), Iles-Madeleine, quai			1,299 77		1,299 77
Havre-Saint-Pierre, *voir* Pointe-aux-Esquimaux.					
High Falls (riv. du Lièvre), quai			2,811 50		2,811 50
Honfleur, quai			198 18		198 18
Hopetown, grève Allen, descente à la grève		603 94			603 94
Hopetown, descente à la grève			149 80		149 80
Hopetown, chemin Miller-Mann, descente à la grève		677 00			677 00
Hospital Bay-Lapeyrère (Iles-Madeleine), ouvrages de protection		700 00	1,352 03		2,052 03
House Harbour (Havre-aux-Maisons), Iles-Madeleine, quai et entrepôt			115 93		115 93
Hudson, quai			1,689 75		1,689 75
Hull, quai		1,531 92		36 00	1,567 92
Iberville, ouvrage de protection en pilotis, etc			777 23		777 23
Ile-aux-Coudres, quai			438 57		438 57
Ile Perrot, quai du nord					1,346 14
Ile Perrot, quai du sud			1,346 14		

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1926.—*Suite*

Désignation des travaux	Dragage	Constructions et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
PORTS ET RIVIÈRES	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Suite					
Ile-Verte, Notre-Dame-des-Sept-Douleurs, quai, etc	150 00		77 68		227 68
" Rivière du Petit Sault	100 00				100 00
" rivière Girard, revêtement			269 40		269 40
" Ruisseau-Blanc	200 00				200 00
" ruisseau Gagnon	200 00				200 00
" ruisseau Rouge	198 00				198 00
" (village), quai		799 98	640 00		1,439 98
Jersey Cove	575 05				575 05
Kamouraska, quai d'aval			1,828 34		1,828 34
Kamouraska, quai d'amont			2,160 00		2,160 00
Lachine, quai du C.N.R., etc	18,960 90	18,000 18			36,961 08
Lac Mégantic, *voir* Mégantic					
Lanoraie, quai, etc		793 09	233 16	14 00	1,040 25
La Tuque, quai		1,263 64			1,263 64
Lauzon, bassin de radoub Champlain		7,681 97		56,694 90	64,376 87
Lauzon, bassin de radoub Lorne				27,872 15	27,872 15
Lavaltrie, quai, etc	1,379 48		109 84	52 09	1,541 41
Les Eboulements, quai			3,789 53		3,789 53
Lévis, quai en eau profonde (propriété Carrier-Lainé), etc	2,790 00	501 00		5,776 43	9,067 43
Longue-Pointe, *voir* Sainte-Félicité.					
Lotbinière, reconstruction du quai, etc	64 48	11,767 82			11,832 30
Magdalen Islands. (Iles-Madeleine)	10,351 92				10,351 92
Magog, quai			753 25		753 25
Malbay (co. de Gaspé), quai			1,492 38		1,492 38
Maria, (rivière Glenburnie), brise-lames			105 24		105 24
" quai		120 82	58 50		179 32
Maria Capes, protection du rivage		1,214 94			1,214 94
Masson, quai			98 60		98 60
Matane, amélioration du port, etc	14,993 55	*134,630 04			149,623 59
" réclamation de MM. J. R. et J. E. Boulanger		4,660 20			4,660 20
Méchins (Les Islets)	508 20				508 20
Mégantic, quai			518 50		518 50
Miguasha, prolongement du quai	365 68	8,592 74			8,958 42
Mille-Vaches, quai			179 88		179 88
Montebello, quai			1,089 44		1,089 44
Montmagny, quai intérieur			778 28		778 28
Montmagny, quai extérieur			3,356 36		3,356 36
Montréal, bassin flottant (subvention)				105,000 00	105,000 00
New Carlisle, brise-lames de l'ouest			250 17		250 17
Nicolet, jetée et dragage	21,114 17		412 64		21,526 81
" en bas, quai (hangar)			333 79		333 79
" en haut, quai			1,900 79		1,900 79
Nord-Timiskaming, quai			216 70		216 70
Norway Bay (rivière Ottawa), quai			995 37		995 37
Notre-Dame-de-la-Salette, quai			458 07		458 07
Notre-Dame-de-Pierreville, quai, etc	6,782 21	343 84		15 00	7,141 05
Notre-Dame-du-Lac, quai		1,612 24			1,612 24
Noyan (Lacolle), quai (hangar)			77 00		77 00
Old Harry, Iles-Madeleine	771 80				771 80
Papineauville, quai		4,996 47			4,996 47
Paspébiac, quai		477 45			477 45
Paspébiac-Est, portage, quai			100 00		100 00
Pentecôte, rivière	4,258 01				4,258 01
Péribonka, quai		2,901 98			2,901 98
Perkins Landing, quai			558 35		558 35
Petite-Anse (co. de Gaspé)	99 99				99 99
Petit-Cap (co. de Gaspé)	563 29				563 29
Petit-Chlorydorme	150 00				150 00
Petite-Madeleine	50 98				50 98
Petite-Rivière-Est (co. de Gaspé), descente à la grève	99 75		150 00		249 75
Petite-Vallée (co. de Gaspé)	635 71				635 71

* Ce montant comprend la somme de $58,245.18 contribuée par la *Hammermill Paper Co.*

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1926.—*Suite*

Désignation des travaux	Dragage	Constructions et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
PORTS ET RIVIÈRES	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Suite					
Pierreville, quai				15 00	15 00
Pointe-à-Elie (Iles-Madeleine), quai		1,433 33			1,433 33
Pointe-à-Pizeau (Sillery), quai			916 61		916 61
Pointe-à-la-Loupe (Saint-Eloi)	100 00				100 00
Pointe-au-Pic (Murray Bay), quai			14,986 05		14,986 05
Pointe-aux-Esquimaux (Havre-Saint-Pierre), quai			3,711 85		3,711 85
Pointe-aux-Loups (Iles-Madeleine), débarcadère, etc	328 10	349 08			677 18
Pointe-aux-Trembles, *voir* Neuville.					
Pointe-Basse (Iles-Madeleine), quai			498 54		498 54
Pointe-Bourque (co. de Bonaventure), descente à la grève		600 02			600 02
Pointe-Jaune (co. de Gaspé)	50 62				50 62
Pointe-Madeleine, quai				900 00	900 00
Pointe-Piché (Timiskaming), quai		352 40			352 40
Port-Alfred	11,790 76				11,790 76
Port-au-Persil, quai, etc		593 00	1,299 78		1,892 78
Port-aux-Quilles (co. de Charlevoix)	601 75				601 75
Port-au-Saumon, quai		12,186 30			12,186 30
Port-Daniel, quai		99 33	7,565 53		7,664 86
Port-Lewis	94 48				94 48
Québec, port, (rivière Saint-Charles)				150 00	150 00
Repentigny, quai, etc	7,940 81		298 50	54 89	8,294 20
Rigaud, quai			256 70		256 70
Rimouski, quai, etc	275 55		6,541 76	1,046 60	7,863 91
Rivière-au-Renard (Fox River), quai			206 89		206 89
Rivière-aux-Vases (Saguenay), quai			899 68		899 68
Rivière Batiscan	26,847 56				26,847 56
Rivière Beaudette (Soulanges)	19,850 15				19,850 15
Rivière Blanche, *voir* Saint-Ulric.					
Rivière-Caplan, brise-lames			500 20		500 20
Rivière des Trois-Saumons	718 00				718 00
Rivière des Vases (Témiscouata), quai			75 00		75 00
Rivière du Lièvre, écluse et barrage				3,274 27	3,274 27
Rivière du Lièvre, quais flottants			44 79	126 16	170 95
Rivière-du-Loup (en bas), quai, etc	1,409 19		4,894 75		6,303 94
Rivière-du-Loup (en bas), réclamation de la succession Fraser		167 03			167 03
Rivière-du-Loup en haut (Louiseville), quai, etc	6,372 22		404 13		6,776 35
Rivière Gatineau, *voir* Gatineau, rivière.					
Rivière Kinojevis (Pontiac)	1,000 00				1,000 00
Rivière Laflamme (Barraute) (Pontiac)	450 00				450 00
Rivière Nouvelle, brise-lames		787 70			787 70
Rivière-Ouelle, mur de protection en pierre		700 00			700 00
Rivière-Ouelle, quai			5,430 92		5,430 92
Rivière Pentecôte, *voir* Pentecôte, rivière					
Rivière Saint-François	12,715 31				12,715 31
Rivière Saguenay	1,483 91				1,483 91
Rivière-Verte, quai		3,072 18			3,072 18
Rivière Vilmontel (Pontiac)	300 00				300 00
Roberval, brise-lames			1,494 25		1,494 25
Roberval, quai		8,331 85	1,642 73		9,974 58
Sainte-Adelaïde-de-Pabos, quai			1,234 08		1,234 08
Saint-Alexis-de-Grande-Baie, quai			1,579 40		1,579 40
Saint-Alphonse de Bagotville, *voir* Bagotville.					
Saint-André-de-Kamouraska, quai			10,448 54		10,448 54
St. Andrews (Argenteuil), quai			100 00		100 00
Sainte-Anne-de-Beaupré, reconstruction du quai, etc	12,465 14	1,160 76			13,625 90
Sainte-Anne-de-Bellevue, quai			23 54		23 54

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1926.—*Suite*

Désignation des travaux	Dragage	Constructions et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
PORTS ET RIVIÈRES	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Suite					
Sainte-Anne-de-Chicoutimi, quai			1,896 83		1,896 83
Sainte-Anne-de-la-Pocatière, quai			1,389 53		1,389 53
Sainte-Anne-des-Monts, quai			1,974 60		1,974 60
Sainte-Anne-de-Sorel, quai			192 00		192 00
Saint-Antoine-de-Tilly, quai, etc	13,106 50	16,019 28		135 10	29,260 88
Saint-Antoine (Pte Dansereau), quai			547 72	101 59	649 31
Saint-Barthélémi (Grand Nord), quai		1,176 57			1,176 57
St-Charles-de-Caplan, desc. à la grève		285 16			285 16
Saint-Charles-de-Caplan (Côte Robichaud), quai			249 96		249 96
Saint-Charles-de-Caplan (grève de Poirier), descente à la grève			249 90		249 90
Saint-Charles-de-Caplan (Ruisseau Warth), descente à la grève		300 00			300 00
Saint-Charles-de-Richelieu, quai, etc	2,448 19		246 86		2,695 05
Sainte-Croix (Lotbinière), quai		7,094 05		338 30	7,432 35
Saint-Denis, (Saint-Hyacinthe-Rouville) quai			825 07		825 07
Saint-Dominique-du-Lac (co. de Témiscouata), quai		1,802 11			1,802 11
Saint-Eloi, *voir* Pointe-à-la-Loupe.					
Sainte-Famille, Ile d'Orléans, quai			1,695 39		1,695 39
Sainte-Félicité, Longue-Pointe (co. de Matane)	500 20				500 20
Saint-François-du-Lac, quai				24 00	24 00
Saint-François (Ile d'Orléans), quai du côté nord			6,141 38		6,141 38
Saint-François (Ile d'Orléans), quai du côté sud			2,144 24		2,144 24
Saint-Fulgence, quai			3,029 24		3,029 24
Saint-Gédéon (Lac-Saint-Jean), quai			1,401 57		1,401 57
Saint-George-de-Malbaie, chaussée		187 25			187 25
Saint-Godfroy, quai		3,654 20	600 30		4,254 50
Saint-Grégoire-de-Montmorency, mur de revêtement		2,139 74			2,139 74
St-Hélier (Grand-Etang, co. de Gaspé)	51 13				51 13
Saint-Hilaire, quai			149 64		149 64
Saint-Ignace-de-Loyola, mur de protection, etc	38 49	537 82			576 31
Saint-Ignace-du-Lac (co. de Maskinongé), mur de protection	200 00	400 00			600 00
Saint-Irénée, quai			1,251 80		1,251 80
Saint-Jean-Deschaillons, voir Deschaillons.					
Saint-Jean (Ile d'Orléans), quai			2,405 82		2,405 82
Sainte-Jeanne, île Perrot	56 88				56 88
Saint-Jean-Port-Joli, quai, etc	217 54		6,499 91		6,717 45
Saint-Jean, rivière Richelieu, jetées de direction		958 31	9,476 07	35 40	993 71
Saint-Laurent (Ile d'Orléans), quai			497 66		9,476 07
Sainte-Luce (co. de Rimouski), quai					497 66
Saint-Marc (Chambly-Verchères), quai		1,261 83			1,261 83
Saint-Mathias, quai			592 95		592 95
Saint-Méthode (Tikuabé), quai			1,003 20		1,003 20
Saint-Michel-de-Bellechasse, quai			2,334 28		2,334 28
Saint-Michel-des-Saints (co. de Berthier)	1,491 80				1,491 80
Saint-Nicolas, quai			1,134 58		1,134 58
Saint-Omer, ouvrages de protection		1,200 05			1,200 05
Saint-Ours (riv. Richelieu), quai, etc	30 00		1,803 05		1,833 05
Saint-Paul (Ile-aux-Noix), quai			1,081 09		1,081 09
Sainte-Pétronille (Ile d'Orléans), quai		31,303 73	6,600 14		37,903 87
Saint-Roch-de-Richelieu, quai			940 96		940 96
Saint-Roch-des-Aulnaies, quai			1,255 47		1,255 47
Saint-Siméon (Charlevoix), quai			1,198 44		1,198 44
Saint-Siméon-de-Bonaventure, brise-lames		1,981 73			1,981 73

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1926.—*Suite*

Désignation des travaux	Dragage	Constructions et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
PORTS ET RIVIÈRES	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Fin					
Saint-Siméon-de-Bonaventure, Henry's Landing, brise-lames		496 86			496 86
Saint-Siméon-de-Bonaventure, quai-débarcadère		493 95			493 95
Saint-Sulpice, quai (hangar)			283 57		283 57
Saint-Sulpice, village, quai		1,560 90			1,560 90
Saint-Ulric, rivière Blanche, quai			2,198 81		2,198 81
Sainte-Victoire, quai			3,128 56		3,128 56
Saint-Yvon (co. de Gaspé)	250 00				250 00
Saint-Zotique, quai			512 54		512 54
Sabrevois, quai			1,285 37		1,285 37
Sandy Bay (co. de Matane), quai-brise-lames		3,002 02			3,002 02
Seal Rock-D'Aiguillon (co. de Gaspé), jetée		492 61			492 61
Sept-Iles (Seven Islands), quai			1,315 76		1,315 76
Shigawake, quai			490 01		490 01
Sillery, *voir* Pointe-à-Pizeau.					
Sorel, amélioration du port	83 08	73,312 05			73,395 13
Squatteck, quai			138 64		138 64
Tadoussac (Anse-à-l'Eau), quai			1,998 77		1,998 77
Tadoussac (Anse-Tadoussac), quai, etc	1,196 48	5,829 08			7,025 56
Tapp's Harbour (Gaspé)	99 90				99 90
The Narrows, Iles-Madeleine	2,989 37				2,989 37
Thurso, quai			89 05		89 05
Tikuabé, *voir* Saint-Méthode.					
Trois-Lacs, quai			2,161 93		2,161 93
Trois-Pistoles, brise-lames			986 19		986 19
Trois-Rivières, amélioration du port		44,024 10	315 18		44,339 28
Valleyfield, quai, etc	49,619 02	12,239 27			61,858 29
Varennes, quai, etc	1,416 93		2,818 88	37 50	4,273 31
Verchères, quai			2,515 52	65 09	2,580 61
Ville-Marie, quai			3,496 93		3,496 93
Ville-Marie, réclamation de Mme Marie Exilda Brisebois				200 05	200 05
Woburn, quai			259 75		259 75
Woodman's Beach (co. de Bonaventure), brise-lames		669 49			669 49
Yamaska, écluse et barrage				723 75	723 75
Yamaska, (île aux Raisins)	3,134 99				3,134 99
Généralités				15,250 65	15,250 65
Totaux, Québec	500,040 81	626,668 22	237,006 60	219,338 73	1,583,054 36
Ontario—					
Arnprior, quai				67 50	67 50
Aultsville, quai. Balance du contrat de Fallon Bros		1,250 00			1,250 00
Barrie (rue Bayfield), quai			495 87	95 00	590 87
Bayfield, jetée			198 26		198 26
Beaumaris, quai			979 22	110 25	1,089 47
Beaverton, quai			99 10		99 10
Belle River, quai, etc	12,367 47		200 90		12,568 37
Belleville, quai		707 88			707 88
Big Bay Point, quai			97 50		97 50
Blind River, entrepôt, etc	24,439 06	2,270 86			26,709 92
Bowmanville	99 42				99 42
Bracebridge, brise-lames			21 50		21 50
Bronte, quai			4,901 38		4,901 38
Bruce Mines, quai			495 40		495 40
Burleigh Falls, jetée			101 50		101 50
Burlington, prolongement du brise-lames		885 43			885 43
Burlington Channel, pont				7,534 07	7,534 07
Burlington Channel, jetée du nord			2,985 00		2,985 00
Burlington Channel, reconstruction de la jetée du sud		32,973 46			32,973 46

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1926.—*Suite*

Désignation des travaux	Dragage	Constructions et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
PORTS ET RIVIÈRES	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario—Suite					
Byng Inlet	28,203 37				28,203 37
Cape Crocker, quai			254 61		254 61
Chatham, mur de revêtement			13,344 73		13,344 73
Chute-à-Blondeau, quai		4,223 95			4,223 95
Cobourg, reconstruction des ouvrages du port, etc	5,781 63	12,040 66		10 00	17,832 29
Cockburn Island, quai (hangar)		179 95			179 95
Collingwood, reconstruction du brise-lames, etc	25,144 48	30,189 53			55,334 01
Collingwood, bassin de radoub n° 2 (sub)				9,208 96	9,208 96
Cumberland, reconstruction du quai		8,431 64			8,431 64
Deseronto, quai		959 58			959 58
French River, barrages				3,855 78	3,855 78
Gananoque	6,369 17				6,369 17
Goderich, amélioration du port	52,124 49	51,718 81	19,477 42		123,320 72
Grand Bend, jetée			1,398 65		1,398 65
Haileybury, chantiers maritimes				836 37	836 37
Haileybury, quai				114 01	114 01
Hamilton, mur de revêtement			494 41		494 41
Hilton Beach, quai (cale)		189 11			189 11
Honey Harbour, quai, etc	9,230 98	12,058 58			21,289 56
Huntsville, quai, etc	2 85		51 60		54 45
Jackson's Point, quai			981 27		981 27
Jeannette's Creek, quai, etc	2,656 05		1,046 43		3,702 48
Keewatin, quai		967 32			967 32
Kensington Point, quai			90 00		90 00
Kincardine, jetées, etc	11,454 90		16,558 58		28,013 48
Kingston, entretien et exploitation du quai-chaussée et des ponts, etc	2 85			8,092 29	8,095 14
Kingston, C.M.R., protection du rivage		1,781 15			1,781 15
Kingsville, jetées, etc	98 60		9,322 94		9,421 54
Lansdowne, quai			596 86		596 86
La Passe, quai			397 26		397 26
Laurenson, lac (Port-Arthur et Kenora)	1,879 95				1,879 95
Leamington, jetée			982 55		982 55
Lefaivre, quai			884 90		884 90
Lion's Head, jetée			769 07		769 07
Little Current, quai, (cale)		258 81			258 81
L'Orignal, quai		148 23			148 23
L'Orignal, participation au coût de la protection du rivage		1,332 00			1,332 00
Magnetawan, quai			55 94		55 94
Marysville	2 85				2 85
Meaford, brise-lames, etc	8,863 49		9,133 50		17,996 99
Michipicoten River, quai			145 28		145 28
Midland (Tiffin), quai, etc	34,841 32	15,807 71			50,649 03
Minaki, quai, etc			72 60	1 00	73 60
Mitchell's Bay	10,780 61				10,780 61
Montréal, rivière (Latchford, barrage)				3,991 61	3,991 61
Morpeth, quai		499 18			499 18
New Liskeard, quai			3,630 64		3,630 64
North Bay, quai				22 00	22 00
Oliphant (Bruce nord)	572 95				572 95
Orillia	1,136 70				1,136 70
Oshawa, amélioration du port		94,670 54			94,670 54
Owen Sound, quai, etc	82,992 99	15,268 69			98,261 68
Parry Sound, quai (cale de halage)			153 92		153 92
Pelée, île, jetées			2,305 80		2,305 80
Pelée, île, prolongement du quai, etc	72 10	27,970 49			28,042 59
Pembroke, renouvellement du quai, etc	52,077 09	12,457 51		180 05	64,714 65
Penetanguishene, quai, etc	16,057 12		43 66		16,100 78
Petawawa, quai			1,788 51		1,788 51
Pike Creek, quai			1,621 12		1,621 12
Point Edward	2,251 30				2,251 30

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1926.—*Suite*

Désignation des travaux	Dragage	Constructions et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
PORTS ET RIVIÈRES	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario—Suite					
Point Pleasant	36 85				36 85
Port Arthur, bassin de radoub (subv.)				37,741 50	37,741 50
Port Arthur, amélioration du port	4,350 02	123,373 95			127,723 97
Port Bruce, jetée de l'ouest			1,023 68		1,023 68
Port Burwell, ouvrages du port	51,981 79	82,480 75			134,462 54
Port Credit	6,937 17				6,937 17
Port Colborne, brise-lames de l'ouest			4,780 21		4,780 21
Port Dover, jetée «K», etc	92 27		949 96		1,042 23
Port Findlay, quai			249 99		249 99
Port Hope	7,883 43				7,883 43
Port Maitland, jetées, etc	2,887 84		157,729 44		160,617 28
Port Rowan, quai			476 66		476 66
Port Stanley, ouvrages du port		99,998 72			99,998 72
Providence Bay, quai			1,968 72		1,968 72
Rainy River, quai			1,540 41		1,540 41
Rivière Atikokan (Dist. de Rainy Ri.)	445 71				445 71
Rivière Ottawa, à Besserer's Grove	484 58				484 58
Rivière Sydenham	19,900 04				19,900 04
Rivière Thames, quai du phare, etc	20,475 96		996 89	7 50	21,480 35
Roache's Point, quai			193 81		193 81
Rondeau, jetées			6,984 03		6,984 03
Rosseau, quai			16 00		16 00
St. Williams, jetée			2,243 85		2,243 85
Sand Point, quai			23 00		23 00
Sarnia	7,759 44				7,759 44
Saugeen River, ouvrages du port			8,994 48		8,994 48
Sault-Sainte-Marie, ouvrages du port	60,679 51		3,994 96		64,674 47
Shanty Bay (co. de Simcoe), quai			798 58		798 58
Shrewsbury, jetée			504 97		504 97
Silverwater, quai, etc	25 00		76 50		101 50
Sombra (Lambton ouest)	960 00				960 00
Southampton, brise-lames			4,999 21		4,999 21
Stokes Bay, jetée			3,950 60		3,950 60
Thessalon, prolongement du brise-lames		784 53			784 53
Thessalon, cale de halage		248 70			248 70
Thorah Island, amélioration du port		1,006 90			1,006 90
Thornbury, quai			6,180 32		6,180 32
Tiffin, *voir* Midland.					
Tobermory, estacades de déviation			252 00		252 00
Toronto, amélioration du port—					
" chenal de l'est, jetée de l'est, etc	24,257 89		541 81		24,799 70
" chenal de l'ouest		313 32			313 32
" contrat Roger Miller		265,609 03			265,609 03
Toronto, île, dock «Wauketa»			331 38		331 38
Treadwell, quai			98 36		98 36
Trenton, prise sous contrôle de l'état du quai-brise-lames de la municipalité		13,148 85			13,148 85
Waubaushene, quai (abri)		384 54			384 54
Wendover, quai			6,061 47		6,061 47
Wheatley, jetée			1,532 58		1,532 58
Whitby, jetée de l'est			297 25		297 25
Whitby, chaussée			584 59		584 59
Windsor, quai, etc			2,999 01	1,770 00	4,769 01
Généralités	163 90			13,013 96	13,177 86
Totaux, Ontario	598,825 19	916,590 36	317,552 60	86,651 85	1,919,620 00
Manitoba—					
Big George, île	8,449 86				8,449 86
Black Island	6,139 97				6,139 97
Dauphin Beach, quai		6,409 73			6,409 73
Delta, ouvrages de protection du rivage		31,703 16			31,703 16
Gimli, port, jetée		7,962 16			7,962 16
Portage-la-Prairie, prolonge. de l'égout		7,188 06			7,188 06
Rivière Rouge, chenal, ouv. de protec		11,105 59			11,105 59
Rivière Rouge, Netley Cut, fermeture du chenal		2,526 49			2,526 49

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1926.—*Suite*

Désignation des travaux	Dragage	Constructions et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
PORTS ET RIVIÈRES	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Manitoba—Fin					
Rivière Rouge, île Sugar	6,436 12				6,436 12
Rivière Rouge, Sugar Point	5,237 90				5,237 90
Rivière Rouge, embouchure	13,525 62				13,525 62
Rivière Rouge, à Winnipeg, quai Brown & Rutherford	760 70				760 70
St. Andrew's Rapids, écluse et barrage				17,695 95	17,695 95
Snake, île (lac Winnipegosis), quai	4,136 39	1,014 37			5,150 76
Selkirk, cale de radoub				2,634 48	2,634 48
Selkirk, étang de l'ouest	11,486 57				11,486 57
Victoria Beach, prolongement du brise-lames	594 82	11,989 39			12,584 21
Winnipegosis, chenal d'entrée	13,287 97				13,287 97
Généralités				2,166 76	2,166 76
Totaux, Manitoba	70,055 92	79,898 95		22,497 19	172,452 06
Saskatchewan et Alberta—					
Blairmore (Alta), ouvr., de protection		4,925 11			4,925 11
Cowan, améliorations du lac et de la rivière (Sask)		2,222 51			2,222 51
Craven, barrage (Sask.), ouvrages de protection		103 47			103 47
Cumberland, lac (Sask.)	10,370 06				10,370 06
Elbow, rivière, ouvrages de protection		3,600 00			3,600 00
Fort Chipewyan, lac Athabasca (Alta.) brise-lames		25 00			25 00
Fort McMurray (Alta.), quai			318 75	80 00	398 75
Fort Resolution, (Terr. du N.-O.), quai		7,490 60			7,490 60
Lac La Biche, quai		5,962 97			5,962 97
Sturgeon Landing (Sask.)	498 55				498 55
Tobin Rapids, rivière Sask., nord	37 75				37 75
Waterways (Alberta), quais flottants				75 00	75 00
Totaux, Saskatchewan et Alberta	10,906 36	24,329 66	318 75	155 00	35,709 77
Colombie-Britannique—					
Alert Bay, quai flottant			94 95		94 95
Alice Arm, quai flottant			38 50		38 50
Annieville Bar, *voir* rivière Fraser.					
Argenta, quai			257 46		257 46
Arrow, lacs	173 06				173 06
Arrow Park, quai			309 30		309 30
Balfour, quai			15 00		15 00
Bamfield est, reconstruction du quai		1,635 46			1,635 46
Bamfield ouest, quai flottant			132 30		132 30
Barnston Island, quai			293 00		293 00
Beaton, quai			12 00		12 00
Beaver Point, quai			40 00		40 00
Blubber Bay, île Texada, quai		6,227 47			6,227 47
Boswell, quai			574 25		574 25
Bowen Island, (côté ouest), quai flot.			50 00		50 00
Brighton Beach, quai flottant			175 58		175 58
Burdwood Bay, quai flottant			163 00		163 00
Burton, quai			346 70		346 70
Campbell River, quai flottant			93 32		93 32
Campbell River, quai			3,962 50		3,962 50
Canoe Pass, ouvrages de protection		2,000 00			2,000 00
Cedar Creek	318 56				318 56
Celista, quai		2,200 70			2,200 70
Clayoquot, quai			5,222 28		5,222 28
Columbia, rivière	15,945 97				15,945 97
Columbia, rivière, à Revelstoke, ouvrages de protection		157 62			157 62
Columbia, rivière, en aval de Burton, protection du rivage		9,989 62			9,989 62
Comox, quai			2,789 83		2,789 83

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1926.—*Suite*

Désignation des travaux	Dragage	Constructions et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
PORTS ET RIVIÈRES	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Colombie-Britannique—Suite					
Courtenay, rivière	16,408 55				16,408 55
Cowichan, lac	299 25				299 25
Cracroft, quai flottant			40 56		40 56
Crawford Bay, quai flottant et hangar		2,167 56			2,167 56
Crescent Bay (Kootenay ouest), quai			323 32		323 32
Crofton, quai			50 00		50 00
Daisy Bay, quai flottant			108 40		108 40
Deer Park, quai			2,199 99		2,199 99
Denman Island, cale-débarcadère		865 41			865 41
Donley's Landing, *voir* Pender, port.					
East Arrow Park, quai			71 30		71 30
East Robson, quai			699 57		699 57
Edgewood, Launch Club, quai flottant			138 70		138 70
Edgewood, quai			212 47		212 47
Esquimalt, nouveau bassin de radoub		1,289,117 48		13,838 58	1,302,956 06
" vieux bassin de radoub	500 00			22,033 61	22,533 61
Ewing's Landing, éperons			174 40		174 40
False Bay, île Lasqueti, quai		5,592 84			5,592 84
False Creek	2,337 41				2,337 41
Farmer's Landing, *voir* Nanaïmo.					
Fauquier, quai			280 59		280 59
Fishermen's Bay (île Vancouver), quai flottant			49 51		49 51
Fraser Lake, quai		178 35			178 35
Fraser, rivière—					
Annieville Bar	12,483 36				12,483 36
Chilliwack (débarcadère inférieur), chaussée			29 00		29 00
Près de Chilliwack	2,532 32				2,532 32
Glen Valley, quai			408 09		408 09
Hatzic, quai			310 86		310 86
King Edward Cut	83,029 45				83,029 45
Ile Nicomen, protection du rivage, Digue n° 1		23 85			23 85
Bras nord, prolongement de la jetée	4,102 00	33,829 68			37,931 68
Sand Heads	24,093 51				24,093 51
Jetée Steveston		7,541 08	587 14		8,128 22
Woodwards Slough	4,058 63	40,496 50			44,555 13
Améliorations d'ordre général	6,318 45				6,318 45
(En aval) opérations du déblayeur «Samson»				23,561 25	23,561 25
Fraser's Landing, quai			14 00		14 00
Fulford Harbour, quai			10 00		10 00
Galena Bay, quai flottant			89 61		89 61
Ganges Harbour, quai			30 50		30 50
Gibson's Landing, quai			1,367 70		1,367 70
Ginols (Kootenay), quai			613 06		613 06
Glen Valley (*voir* rivière Fraser).					
Gordon Road, quai			149 52		149 52
Gower Point, quai flottant		1,212 94	259 47		1,472 41
Grace Harbour, quai flottant				59 50	59 50
Granite Bay, quai flottant			177 40		177 40
Grantham's Landing, quai			729 40		729 40
Gray Creek, quai			28 63		28 63
Greta, reconstruction du quai		2,386 12			2,386 12
Half Moon Bay, quai			85 07		85 07
Haney, reconstruction du quai		7,774 44			7,774 44
Harrison, rivière, protection du rivage		73 00			73 00
Hatzic, quai (*voir* rivière Fraser).					
Heriot Bay			162 60		162 60
Hollyburn	2,488 00				2,488 00
Hope baie, quai			1,658 15		1,658 15
Hopkins Landing, quai			76 57		76 57
Hornby Island, quai			1,060 92		1,060 92
Hurst Island, quai flottant			1 80		1 80
Irvine's Landing, *voir* Pender port.					
Jackson Bay, quai flottant			60 00		60 00

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1926.—*Suite*

Désignation des travaux	Dragage	Constructions et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
PORTS ET RIVIÈRES	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Colombie-Britannique—Suite					
Jeune Landing (Quatsino Sound), quai		42 85			42 85
Kaledan (lac Skaha), quai		4,032 24			4,032 24
Kildonan, quai flottant		1,749 82			1,749 82
Killiney, quai			28 95		28 95
Kootenay Landing	9,827 99				9,827 99
Kuskanook, quai			47 06		47 06
Ladner	2,054 97				2,054 97
Lang Bay, quai			118 39		118 39
Long Bay, quai flottant			76 77		76 77
Long Beach, débarcadère de la traverse	679 39				679 39
" quai			254 11		254 11
Lulu Island, quai. Extrémité de la route n° 2. Contribution au coût de la const.		250 00			250 00
Lund, quai			786 08		786 08
Lyall Harbour (île Saturna), quai			620 04		620 04
McDonald's Landing, quai			270 90		270 90
Manson's Landing, quai			286 00		286 00
Maples, quai			57 70		57 70
Marmot Bay, débarcadère		2,979 02			2,979 02
Matsqui, quai			732 27		732 27
Mayne Island, quai		4,203 96			4,203 96
Miller's Landing, quai			225 81		225 81
Mission, reconstruction du quai		4,698 07			4,698 07
Moresby, île, quai			40 00		40 00
Nanaïmo (Farmer's Landing), quai flot.		1,230 65			1,230 65
Naramata, prolongement du quai		2,684 21			2,684 21
Needles, quai			1 00		1 00
Nelson	308 81				308 81
New Massett, quai flottant		1,392 68			1,392 68
New Westminster, débarc. de la ville			118 81		118 81
" patrouille des pêcheries		3,220 38			3,220 38
Nicomen, île, *voir* rivière Fraser.					
Nootka, quai			93 00		93 00
North Vancouver, bassin de radoub Burrard (subvention)				137,966 45	137,966 45
Ogden Point, quai			785 50		785 50
Okanagan Centre, quai			220 00		220 00
Okanagan, barrage de contrôle				1,427 65	1,427 65
Okanagan, amélioration du lac et de la rivière	695 96	1,163 35			1,859 31
Oona River, quai flottant		1,686 00			1,686 00
Osland Park (riv. Skeena), q. flottant			24 27		24 27
Pender, port, (Donley's Landing), quai flottant			375 83		375 83
" (Irvine's Landing), quai flottant			81 25		81 25
" (Pope's Landing), quai flottant		1,092 28			1,092 28
Pitt, lac, reconstruction du quai		2,711 93			2,711 93
Port Clements, quai			6,595 41		6,595 41
Port Essington, quai flottant		1,203 68			1,203 68
Port Mann	7,345 94				7,345 94
Port Moody, quai			410 84		410 84
Port Renfrew, réclamation de la succession Godman, etc		2,000 00			2,000 00
Port Simpson, quai, etc		647 80	60 70		708 50
Port Washington, quai			156 25		156 25
Powell River, quai			1,500 00		1,500 00
Prince Rupert, bassin flott. (subvent.)				76,970 88	76,970 88
Procter, quai, etc	1,349 03		221 33		1,570 36
Quathiaski Cove, quai			35 00		35 00
Quatsino, quai (hangar)			181 00		181 00
Queen Charlotte City, quai flottant			902 74		902 74
Ragged, île, estacades				25 05	25 05
Read Island, quai flottant			28 15		28 15
Retreat Cove (île Galiano), quai			60 00		60 00

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1926.—*Suite*

Désignation des travaux	Dragage	Constructions et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
PORTS ET RIVIÈRES	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Colombie-Britannique—Fin					
Riondel, quai, etc	630 63	6,947 68			7,578 31
Roberts, baie, débarcadère			444 25		444 25
Roberts Creek, quai			1,111 75		1,111 75
Royston, quai flottant		2,129 24			2,129 24
Saanichton, quai			229 50		229 50
Salmon Arm	3,475 89				3,475 89
Sand Heads, *voir* rivière Fraser.					
San Joseph Bay	500 70				500 70
Savary Island, quai flottant			204 18		204 18
Sayward (Comox-Alberni), quai, etc		6,453 02	990 01		7,443 03
Seaford, abord du quai flottant		1,429 47			1,429 47
Seaside Park (Howe Sound), quai flott		70 78			70 78
Seymour Arm, quai			575 27		575 27
Shaw, débarcadère (île Galiano), quai			391 00		391 00
Shushartie Bay, quai flottant			402 29		402 29
Shuswap Lake	958 17				958 17
Sidney, débarc. de la trav. des autom.			1,986 39		1,986 39
Skeena, rivière	15,953 11				15,953 11
Skidegate, quai			2,390 90		2,390 90
Snug Cove, quai			108 45		108 45
Sointula, quai			83 62		83 62
Sooke (Nanaïmo), quai			4,103 34		4,103 34
Sorrento (lac Shuswap), quai			51 63		51 63
South Gabriola, quai			37 00		37 00
Squamish, quai		2,524 93			2,524 93
Squirrel Cove, abord du quai		914 37			914 37
Stag Bay, quai flottant			50 00		50 00
Steveston, jetée, *voir* rivière Fraser.					
Stewart, éperon		1,348 38			1,348 38
Stickine, rivière	2,993 68				2,993 68
Sturdie's Bay (île Galiano), quai			174 00		174 00
Surge Narrows, quai flottant			35 00		35 00
Thetis, île, quai flottant			40 00		40 00
Tofino, quai			425 00		425 00
Tucker Bay, vieux quai flottant			460 92		460 92
" (West Point), nouveau quai flottant		1,373 10			1,373 10
Ucluelet East, quai flottant		882 37			882 37
" West, quai flottant		858 13			858 13
Union Bay, quai			2,246 14		2,246 14
Van Anda, quai			235 89		235 89
Vancouver, port au charbon	44,994 64				44,994 64
" First Narrows	8,681 80				8,681 80
" quai de l'immigration			264 52		264 52
" North, b. de rad. Burrard, *voir* North Vancouver.					
" Second Narrows	75,485 09				75,485 09
" Stanley Park, protection du rivage		7,999 98			7,999 98
Victoria, port	40,044 37				40,044 37
Westbank, quai		8,027 18			8,027 18
Whaletown, quai			502 60		502 60
Whitemans Creek, quai			321 11		321 11
White Rock, quai, etc			1,247 03	386 16	1,633 19
Whonnock, quai			246 78		246 78
Wilcox Landing, pilotis, etc	116 76	228 10			344 86
William Head, station de quarantaine, quai			3,506 40		3,506 40
Wyatt Bay, quai flottant			216 43		216 43
Généralités	5,775 92			7,923 27	13,699 19
Totaux, Colombie-Britannique	396,961 37	1,491,645 77	65,304 83	284,192 40	2,238,104 37

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1926.—*Suite*

Désignation des travaux	Dragage	Constructions et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
PORTS ET RIVIÈRES	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Territoire du Yukon—					
Rivières Stewart et Yukon, améliorations des chenaux	.....	5,000 00	.....	.....	5,000 00
Totaux, Territoire du Yukon	.....	5,000 00	.....	.....	5,000 00
Ports et rivières en général—					
Dépenses générales du personnel, etc	.....	.....	.....	17,790 48	17,790 48
Salaires des ingénieurs de district, des assistants, etc	.....	.....	.....	467,360 62	467,360 62
Forages d'essai pour divers travaux projetés	.....	7,022 60	.....	.....	7,022 60
Totaux en général	.....	7,022 60	.....	485,151 10	492,173 70

Désignation des travaux	Constructions et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
OUTILLAGE DE DRAGAGE	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Provinces Maritimes	61,314 28	10,665 27	.....	71,979 55
Ontario et Québec	37,039 76	9,203 42	2,966 64	49,209 82
Manitoba, Saskatchewan et Alberta	.....	4,565 19	.....	4,565 19
Colombie-Britannique	6,180 20	10,442 05	.....	16,622 25
Totaux, outillage de dragage	104,534 24	34,875 93	2,966 64	142,376 81
PONTS ET CHAUSSÉES				
Provinces Maritimes—				
Grand-Etang, N.-E., pont	.....	79 97	.....	79 97
Edmundston, N.-B., pont international	.....	411 65	.....	411 65
Saint-Léonard, N.-B., pont international	.....	872 35	360 00	1,232 35
Québec et Ontario—				
Calumet-Bryson, pont	3,266 00	3,065 05	.....	6,331 05
Des-Joachims, pont	.....	1,677 46	.....	1,677 46
Matapédia, pont interprovincial	.....	999 41	.....	999 41
Nord-Timiskaming, pont	.....	3,502 31	.....	3,502 31
Portage-du-Fort, pont	.....	2,355 81	.....	2,355 81
Saint-Majorique (co. de Gaspé), pont	.....	4,009 09	.....	4,009 09
Ottawa, ville d', ponts et rues entretenus par le gouvernement—				
Place Connaught et rue Wellington	.....	.....	3,851 03	3,851 03
Pont des Chaudières et abords	.....	2,233 55	.....	2,233 55
Pont Laurier	.....	3,726 49	.....	3,726 49
Eclairage des ouvrages énumérés ci-dessus	.....	.....	1,759 52	1,759 52
York, pont, (Grande rivière)	.....	1,842 05	.....	1,842 05
Manitoba, Saskatchewan et Alberta—				
Pont de la petite rivière Pembina (Man.)	.....	125 88	.....	125 88
Colombie-Britannique—				
Burrard Inlet, pont. Octroi à la *Burrard Inlet Tunnel & Bridge Co*	.....	.....	269,936 00	269,936 00
Totaux, ponts et chaussées	3,266 00	24,901 07	275,906 55	304,073 62

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1926.—*Suite*

Désignation des travaux	Constructions et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
RÉSEAUX TÉLÉGRAPHIQUES ET TÉLÉPHONIQUES	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Cap Ray, Terre-Neuve	.....	.....	250 00	250 00
Provinces Maritimes—				
Réseau de la baie de Fundy	.....	.....	4,229 70	4,229 70
Réseau du Cap Breton	10,574 03	.....	32,293 95	42,867 98
Réseau Chatham-Escuminac	.....	.....	2,420 11	2,420 11
Ile-du-Prince-Edouard et la terre ferme	.....	.....	6,946 66	6,946 66
Québec, terre ferme—				
Câble entre l'Ile Verte et la rive sud du Saint-Laurent	1,229 20	.....	.....	1,229 20
Côte nord, à l'est de Bersimis	.....	.....	28,887 37	28,887 37
Côte nord, à l'ouest de Bersimis	.....	.....	16,713 19	16,713 19
Réseau du comté de Québec	.....	.....	2,500 93	2,500 93
Réseau du Timiskaming	.....	.....	2,018 61	2,018 61
Québec, îles—				
Réseau d'Anticosti	.....	.....	6,085 15	6,085 15
Grosse-Ile, l'Ile aux Coudres et l'Ile d'Orléans	.....	.....	3,636 00	3,636 00
Réseau des Iles-Madeleine	.....	.....	7,353 20	7,353 20
Provinces Maritimes et le golfe en général	.....	.....	1,678 19	1,678 19
Vaisseau-câblier *Tyrian*	.....	.....	86,708 05	86,708 05
Ontario—				
Réseau des îles Manitoulin-Cockburn	.....	.....	2 50	2 50
Réseau de l'île Pelée	.....	.....	343 23	343 23
Saskatchewan et Alberta—				
Réseau de la Saskatchewan	.....	7,724 20	37,002 22	44,726 42
Réseau de l'Alberta	4,888 38	3,240 37	80,238 36	88,367 11
Colombie-Britannique et Yukon—				
Réseau Ashcroft-Dawson	21,445 59	6,985 43	210,274 53	238,705 55
Colombie-Britannique, terre ferme	5,892 42	10,974 39	98,482 90	115,349 71
Colombie-Britannique, île Vancouver	4,732 01	10,171 93	134,301 79	149,205 73
Service télégraphique en général	.....	.....	5,919 34	5,919 34
Totaux, réseaux télégraphiques et téléphoniques	48,761 63	39,096 32	768,285 98	856,143 93
DIVERS				
Arpentages—				
Provinces Maritimes	.....	.....	26,497 68	.....
Québec	.....	.....	45,852 73	.....
Ontario	.....	.....	24,869 51	.....
Manitoba	.....	.....	6,956 28	.....
Saskatchewan et Alberta	.....	.....	250 00	.....
Colombie Britannique	.....	.....	12,327 18	.....
Généralités	.....	.....	7,055 34	123,808 72
Barrages-Réservoirs de la rivière Ottawa supérieure—				
Dommages aux terres (Barrage Timiskaming)	10,373 52	.....	.....	10,373 52
Barrage des Quinze	.....	.....	8,582 87	8,582 87
Barrage Timiskaming	.....	.....	25,900 13	25,900 13
Division des comptes; salaires et dépenses de voyage des commis, etc. du service extérieur	.....	.....	20,134 23	20,134 23
Gratifications aux veuves ou représentants de 40 employés décédés, en vertu de l'Acte amendé du Service civil	.....	.....	6,503 34	6,503 34
Monument à la mémoire de Sir Wilfrid Laurier	266 60	.....	.....	266 60
Monument national sur la Place Connaught	6,388 07	.....	.....	6,388 07
Nouvelle coque pour le déblayeur *Samson*	7,597 20	.....	.....	7,597 20
Opération et entretien des bateaux d'inspection	.....	.....	13,045 75	13,045 75
Mesurage et sondage des rivières	.....	.....	16,378 74	16,378 74
Perception du revenu des Travaux publics	.....	.....	2,262 58	2,262 58
Acte de la retraite du Service public: Pension n° 4	.....	.....	3,147 95	3,147 95
Gratification à la veuve de feu Jos. Byrne	.....	.....	671 40	671 40
Totaux, divers	24,625 39	.....	220,435 71	245,061 10
Gouvernement civil—				
Salaires du ministre, du sous-ministre et du personnel permanent	.....	.....	616,445 45	616,445 45
Salaires des commis temporaires	.....	.....	10,339 60	10,339 60
Voyages du ministre et du personnel d'Ottawa	.....	.....	36,775 32	36,775 32
Impressions, papeterie et télégrammes et diverses petites dépenses	.....	.....	21,153 14	21,153 14
Total, gouvernement civil	.....	.....	684,713 51	684,713 51

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1926.—*Suite*

Désignation des travaux	Dragage	Constructions et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
RÉCAPITULATION		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Totaux, Edifices publics—					
Nouvelle-Ecosse	.....	58,681 22	44,705 61	139,241 77	242,628 60
Ile-du-Prince-Edouard	.....	5,272 96	13,061 58	20,349 27	38,683 81
Nouveau-Brunswick	.....	224,980 68	35,840 02	117,523 61	378,344 31
Québec	.....	310,500 64	102,923 52	602,259 85	1,015,684 01
Ottawa	.....	638,654 12	212,725 13	2,373,881 72	3,225,260 97
Ontario (non compris Ottawa)	.....	393,034 04	89,558 78	690,727 29	1,173,320 11
Manitoba	.....	107,833 87	39,451 80	187,664 68	334,950 35
Saskatchewan	.....	20,045 18	22,447 26	143,310 35	185,802 79
Alberta	.....	45,986 51	20,428 25	237,121 05	303,535 81
Colombie-Britannique	.....	193,599 87	58,190 92	244,861 73	496,652 52
Yukon	.....	.....	.....	31,878 17	31,878 17
Edifices publics en général	.....	248,818 77	.....	102,764 18	351,582 95
Totaux, ports et rivières—					
Nouvelle-Ecosse	400,825 42	359,263 40	125,770 84	3,508 64	889,368 30
Ile du Prince-Edouard	65,618 56	9,679 52	34,139 61	1,066 35	110,504 04
Nouveau-Brunswick	164,614 89	545,202 48	95,165 38	253,171 97	1,058,154 72
Québec	500,040 81	626,668 22	237,006 60	219,338 73	1,583,054 36
Ontario	598,825 19	916,590 36	317,552 60	86,651 85	1,919,620 00
Manitoba	70,055 92	79,898 95	.....	22,497 19	172,452 06
Saskatchewan et Alberta	10,906 36	24,329 66	318 75	155 00	35,709 77
Colombie-Britannique	396,961 37	1,491,645 77	65,304 83	284,192 40	2,238,104 37
Yukon	.....	5,000 00	.....	.....	5,000 00
Ports et rivières en général	.....	7,022 60	.....	485,151 10	492,173 70
Totaux—					
Outillage de dragage	.....	104,534 24	34,875 93	2,966 64	142,376 81
Ponts et chaussées	.....	3,266 00	24,901 07	275,906 55	304,073 62
Réseaux télégraphiques et téléphoniques	.....	48,761 63	39,096 32	768,285 98	856,143 93
Divers	.....	24,625 39	.....	220,435 71	245,061 10
Totaux pour tous les travaux	2,207,848 52	6,493,896 08	1,613,464 80	7,514,911 78	17,830,121 18
Totaux pour le gouvernement civil	.....	.....	.....	684,713 51	684,713 51
Grand total des déboursés	2,207,848 52	6,493,896 08	1,613,464 80	8,199,625 29	18,514,834 69

REVENU perçu par le ministère des Travaux publics du Canada, au cours de l'exercice financier finissant le 31 mars 1926

Source des revenus			Montants perçus
EDIFICES PUBLICS			
Loyers d'édifices publics et de propriétés attenantes non utilisées actuellement pour fins d'utilité publique			$ 85,179 95
Ventes d'édifices publics et de propriétés attenantes non requis pour fins d'utilité publique			2,064 30
Ventes de vieux meubles, de garnitures, de matérieux, de construction, etc			5,271 96
Total pour les édifices publics			$ 92,516 21
TRAVAUX DU GÉNIE			
Exploitation des bassins de radoub, etc.—			
Bassin Champlain, Lévis, P.Q		$ 43,449 50	
Bassin Lorne, Lévis, P.Q		24,221 60	
Cale de halage, Selkirk, Man		2,494 20	
Bassin Esquimalt, Esquimalt, C.-B		14,945 35	
Burleigh Falls, Ont., glissoirs à bois		271 90	
			85,382 55
Loyers perçus pour ouvrages et outillages loués à des particuliers—			
Privilèges des traversées		4,542 57	
Kingston, Ont., bassin de radoub		5,000 00	
Dragues et remorqueurs		28,141 36	
Menus ouvrages divers		1,591 31	
			39,275 24
Vente de divers ouvrages avec les terrains attenants			92,273 44
Vente de vaisseaux, d'outillage, de vieux matériaux, etc			43,914 65
Loyers de lots riverains, etc., sous le contrôle de la division du génie			10,681 50
Total pour travaux du génie			$ 271,527 38
RÉSEAUX TÉLÉGRAPHIQUES ET TÉLÉPHONIQUES			
Exploitation des divers réseaux—			
Provinces Maritimes—			
Baie de Fundy	$ 1,824 64		
Cap-Breton	6,919 26		
Escuminac	2,300 98		
		11,044 88	
Québec—			
Anticosti (y compris Gaspé) (à bail).			
Grosse-Ile, ligne de la quarantaine	7 22		
Iles-Madeleine	2,319 10		
Côte nord, à l'est de Bersimis	14,676 57		
Côte nord, à l'ouest de Bersimis	5,214 67		
Ile d'Orléans	967 29		
Comté de Québec	1,603 04		
		24,787 89	
Ontario—			
Ile Pelée		148 50	
Réseau de la Saskatchewan		3,616 14	
Réseau de l'Alberta		17,110 08	
Colombie-Britannique, réseau de la terre ferme		77,934 60	
Réseau de l'Ile Vancouver		63,514 03	
Réseau du Yukon		89,563 46	
			$ 287,719 58
Location de divers réseaux à des compagnie commerciales			230 15
Louage du SS. «Tyrian» pour réparer des câbles de compagnies commerciales			434 00
Vente de la propriété du bureau télégraphique, à Longue-Pointe-Mingan, P.Q			1,000 00
Vente de l'emplacement et de la propriété, à St. Margaret Village, Bay St. Lawrence, N.-E.			800 02
Vente de matériaux et d'équipements non utilisés			3,997 25
Total pour les réseaux télégraphiques et téléphoniques			$ 294,181 00

Revenus divers

Recettes pour ouvrage photographique fait par le ministère pour les autres ministères	4,697 92
Remboursements contre les dépenses mentionnées dans les comptes des années prédécentes	6,312 51
	$ 11,010 43

Récapitulation des revenus

Edifices publics	92,516 21
Travaux du génie	271,527 38
Réseaux télégraphiques et téléphoniques	294,181 00
Divers	11,010 43
Grand total des revenus des Travaux publics	$ 669,235 02

CONTRATS ADJUGÉS, ACTES DE VENTES ET BAUX

T. J. Carter, avocat du ministère

ETAT N° 1.—Contrats adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada du 1er avril 1925 au 31 mars 1926

Endroit et description des travaux	Noms des entrepreneurs	Date du contrat	Montant
EDIFICES PUBLICS			
Nouvelle-Ecosse			
Halifax—			
(Ile Lawlor)—Construction d'un chalet....	William Whelby et E. L. Smith..	27 oct. 1925	$ 6,722 00
Pictou—			
Addition à l'édifice public.....	John Johnston.....	26 nov. 1925	9,723 00
Stellarton—			
Construction d'un édifice public.....	John Johnston.....	10 nov. 1925	15,770 00
Nouveau-Brunswick			
Chipman—			
Construction d'un bureau de poste.....	*J. A. Grant & Co., Ltd*.....	3 nov. 1925	8,445 00
Aménagement intérieur du bureau de poste	*The Office Specialty Manufacturing Co., Ltd.*	23 mars 1926	945 00
South Nelson—			
Construction d'un édifice public.....	*Geo. Burchill & Sons*.....	4 déc. 1925	7,989 76
Aménagement intérieur du bureau de poste	*Geo. Burchill & Sons*.....	15 mars 1926	850 00
Saint-Jean—			
Construction d'un toit sur le vieux bureau de poste.	*B. Mooney & Sons, Ltd*.....	12 août 1925	8,994 00
(Partridge, île—station de quarantaine)—Construction d'un chalet).	Kane & Parker.....	5 oct. 1925	4,650 00
Installation d'un nouvel appareil de chauffage dans le vieux bureau de poste.	Richard E. Fitzgerald.....	12 oct. 1925	5,820 00
Installation d'un ascenseur pour marchandises et personnes dans le vieux bureau de poste.	*The Turnbull Elevator Co., Ltd*.....	26 oct. 1925	$6,850.00 plus $150.00 pour l'installation de barrières, etc.
Pose d'un plancher en marbre et terrazzo dans le vieux bureau de poste.	*John Flood & Sons., Ltd*.....	25 janv.1926	5,810 00
Saint-Jean (Ouest)—			
Prolongement au hangar pour bestiaux.....	Kane & Parker.....	19 déc. 1925	Prix d'unité.
Québec			
Chicoutimi—			
Changements à l'appareil de chauffage de l'édifice public.	Léonard Claveau.....	19 sept. 1925	1,689 00
Jonquières—			
Changement à l'aménagement intérieur du bureau de poste.	Joseph B.A. Lachance.....	18 janv. 1926	1,800 00
Loretteville—			
Aménagement intérieur du bureau de poste	*The J. T. Schell Co*.....	20 août 1925	1,309 00
Maniwaki—			
Construction d'un édifice public.....	Adolphe Nault.....	13 oct. 1925	17,250 00
Aménagement intérieur du bureau de poste	*The J. T. Schell Co*.....	2 fév. 1926	1,225 00
Montréal—			
Construction de la station postale, division Saint-Denis, et autres travaux.	*Concrete Construction, Limited*.....	18 déc. 1925	$35,316.00 et $6,490.00 pour travaux additionnels.
Construction d'une station d'inspection et de fumigation.	*J. A. A. Leclair, Dupuis, Limitée*.	22 fév. 1926	31,000 00
Aménagement intérieur de la station postale «R».	*The J. T. Schell Co*.....	22 fév. 1926	2,999 00
Rimouski—			
Addition au bureau de poste.....	Zénon Ouellet.....	13 oct. 1925	8,750 00
Aménagement intérieur de l'édifice public.	*The J. T. Schell Co*.....	18 nov. 1925	1,455 00
Saint-Hyacinthe—			
Installation de chaudières dans l'édifice public.	Hormisdas Létourneau.....	19 sept. 1925	1,158 00
Saint-Jacques-de-l'Achigan—			
Construction d'un édifice public.....	Albert Brouillet.....	13 nov. 1925	10,450 00
Verdun—			
Aménagement intérieur de l'édifice public.	*The J. T. Schell Co*.....	8 sept. 1925	2,835 00

ETAT N° 1.—Contrats adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada du 1er avril 1925 au 31 mars 1926—*Suite*

Endroit et description des travaux	Noms des entrepreneurs	Date du contrat	Montant
EDIFICES PUBLICS—*Suite*			
Ontario			
Brampton—			
Changements à l'arsenal	Percy Warr	22 déc. 1925	890 00
Essex—			
Installation de chaudières dans l'édifice public.	Michael A. Brian	10 sept. 1925	1,750 00
Gravenhurst—			
Construction d'un édifice public	*The Schultz Bros. Co., Ltd*	24 nov. 1925	19,900 00
Haileybury—			
Construction d'un arsenal	La ville d'Haileybury	24 sept. 1925	33,500 00
Hamilton—			
Ouvrage en acier de structure de l'ascenseur du bureau de poste	*The Hamilton Bridge Works Co.,Ltd.*	19 fév. 1926	700 00
Erection de la cage de l'ascenseur et du monte-charge, au bureau de poste.	*The Turnbull Elevator Co., Ltd*	23 fév. 1926	5,996 00
Kingston—			
Nivellement et pavages, etc., au nouveau dortoir du collège militaire.	Peter McCoy	7 oct. 1925	6,926 45
Kitchener—			
Changements et additions à l'édifice public	*Dunker Brothers*	13 oct. 1925	42,925 00
Changements à l'aménagement intérieur de l'édifice public.	*The Interior Hardwood Co., Ltd*	22 fév. 1926	3,325 00
Leamington—			
Fourniture de 30,000 caisses à claire-voie	*Zimmerman Bros., Ltd*	3 déc. 1925	6,900 00
Construction d'un entrepôt	John A. E. Burrows	17 déc. 1925	12,500 00
London—			
Changements et additions au pavillon H, hôpital militaire de Westminster.	William E. Todd	16 oct. 1925	4,620 00
Napanee—			
Installation de chaudières dans l'édifice public.	J. M. & M. B. Elliott	8 sept. 1925	1,544 00
Ottawa—			
Installation de deux lustres dans le sénat, et quatre lampadaires en bronze à l'entrée principale de l'édifice du parlement.	*The Robert Mitchell Co., Ltd*	31 août 1925	31,000 00
Construction de la superstructure de la serre à Rideau Hall.	*Lord & Burnham Co., Ltd*	9 sept. 1925	8,200 00
Erection d'une statue en bronze à la mémoire de Sir Wilfrid Laurier, sur la colline du parlement.	J. Emile Brunet	11 sept. 1925	25,000 00
Construction d'une chaussée en asphalte. colline du parlement.	*O'Leary's, Ltd*	16 sept. 1925	23,615 00
Renouvellement d'un contrat	Corporation de la Ville d'Ottawa	17 sept. 1925	100,000.00 p. année
Construction d'un hangar à chaudières et installation d'un appareil de chauffage à la station expérimentale, rue Booth.	Alex. I .Garvock	7 oct. 1925	7,800 00
Livraison de l'horloge et du carillon dans la tour de l'édifice du parlement.	Cyril F. Johnston	7 janv. 1926	63,930 00
Picton—			
Construction d'un toit sur la salle d'exercices militaires.	*Jamieson Bone & Co., Ltd*	13 oct. 1925	4,080 00
Réparations à la salle d'exercices militaires	Alfred E. Strickland	20 fév. 1926	6,235 00
Port Colborne—			
Construction d'un édifice public	*The Schultz Bros. Co., Ltd*	24 nov. 1925	53,700 00
Prescott—			
Changements à l'appareil de chauffage, au bureau des douanes.	*McKelvey & Birch Ltd*	15 sept. 1925	1,190 00
Renfrew—			
Pose d'une couverture sur l'arsenal	*Canadian Rogers Sheet Metal & Roofing Ltd.*	11 sept. 1925	4,263 00
Sandwich—			
Installation de chaudières dans le bureau de poste.	Frank J. Tansley	10 sept. 1925	830 00
Stouffville—			
Construction d'un édifice public	*Stuart Bros., Ltd*	16 nov. 1925	17,623 00
Wiarton—			
Construction d'un édifice public	*J. S. Cook & Son*	20 fév. 1926	24,007 65
Manitoba			
Winnipeg—			
Construction d'un laboratoire et d'un édifice pour des recherches sur la rouille.	*The J. McDiarmid Co., Ltd*	27 oct. 1925	$27,900.00 et $300 pour des bardeaux.
Changements à la salle d'immigration principale.	Robert N. Wyatt	23 nov. 1925	16,747 00
Casernes de Fort Osborne—Changements et additions à l'appareil de chauffage.	*The James Ballantyne Co., Ltd*	27 oct. 1925	15,000 00
Casernes de Fort Osborne—Edifice de la «Croix Rouge» converti en *mess* des officiers.	Macaw & Macdonald	5 janv. 1926	3,700 00
Casernes de Fort Osborne—Construction d'étables (4 sections).	*Hazelton & Walin, Ltd*	8 fév. 1926	39,500 00

ETAT N° 1.—Contrats adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada du 1er avril 1925 au 31 mars 1926—*Suite*

Endroit et description des travaux	Noms des entrepreneurs	Date du contrat	Montant
EDIFICES PUBLICS—*Fin*			
Colombie-Britannique			
Bentinck, île—			
Installation d'un appareil d'éclairage électrique, au lazaret.	Allan H. Coulter	23 nov. 1925	3,375 00
Construction de deux huttes pour les lépreux, au lazaret.	James Smethurst	26 déc. 1925	4,950 00
Esquimalt—			
Construction d'un édifice pour canons, aux casernes de la Marine Can.	James Parfitt et Fred Parfitt	2 déc. 1925	8,754 00
Construction d'une maison d'école pour les signaux.	Edward Williams, Sidney C. Trerise & James T. Williams.	8 déc. 1925	5,629 00
Construction d'un hangar à bateaux et d'un ponton, à Pilgrim's Cove, casernes de la Marine Can.	Watson, Stewart & Kennedy	30 janv.1926	8,087 74
Peinturer les édifices, etc., aux chantiers maritimes.	Joseph J. Ross	8 fév. 1926	5,754 00
Erection de deux bains et réparations aux marches, véranda, etc., aux casernes de la marine canadienne.	Williams, Trerise & Williams	8 fév. 1926	$1,540.00 pour les bains et $398.00 pour la véranda, etc.
Changements et additions à l'usine, réparations à la jetée, aux hangars à bateaux, aux paliers, à la cale et à la tour Bickford, chantiers maritimes.	*Harkness & Son*	8 fév. 1926	1,275.00 pour des changements à l'usine et $1,249.00 pour les réparations à la jetée.
Construction d'un garage aux casernes de la marine canadienne.	*Parfitt Bros., Ltd*	17 fév. 1926	1,691 00
Revelstoke—			
Construction d'un édifice public	*The Interior Construction Co*	4 mai 1925	41,000 00
Vancouver—			
Construction d'un bureau pour l'inspecteur des grains.	*Robertson Bros., Ltd*	21 déc. 1925	4,960 95
Généralités			
Genève, Suisse—			
Construction de portes pour le bureau du Travail international.	*The Buyer's Door & Manufacturing Co., Ltd.*	23 avril 1925	3,077 80
RÉSEAUX TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT			
Saskatchewan			
Waterhen—			
Fourniture et livraison de 1,500 poteaux pour le réseau télégraphique entre Waterhen et l'île à la Crosse.	A. Jules Marion	12 sept. 1925	$2.23 par poteau ou $3,345.00.
PORTS ET RIVIÈRES			
Nouvelle-Ecosse			
Arisaig—			
Construction d'un quai	Alexander S. McMillan et Colin R. Macdonald.	20 nov. 1925	Prix d'unité.
Dingwall— (Baie Aspy)			
Construction d'un brise-lames	William E. Landry	24 oct. 1925	Prix d'unité.
East River—			
Dragage	*The Halifax Dredging Co., Ltd.*	10 nov. 1925	$9.00 par vge cu. classe «A» mesure-place, $0.70 par vge cu. classe «B», mesure-chalands.
Finlay Point—			
Construction d'un quai-brise-lames	Duncan McEachern et Angus A. McDonald.	4 oct. 1925	Prix d'unité.
Freeport—			
Prolongement au brise-lames	Gaudet & Comeau	2 oct. 1925	Prix d'unité.
Great Village—			
Renouvellement du quai	*Standard Construction Co., Ltd.*	26 sept. 1925	Prix d'unité.
Gulliver's Cove—			
Construction d'un brise-lames	E. J. Gaudet & S. F. Comeau	5 août 1925	Prix d'unité.
Hall's Harbour—			
Prolongement au brise-lames	Halle B. Bigelow	8 oct. 1925	Prix d'unité.
Little Judique Ponds—			
Construction d'un quai-brise-lames	J. J., D. A., C. J. et A. D McDonald.	28 sept. 1925	Prix d'unité.
Lower Sandy Point—			
Construction d'un brise-lames	*H. A. Russell Construction Co., Ltd.*	13 oct. 1925	Prix d'unité.
Lunenburg—			
Dragage du bassin d'amarrage	*Acadia Contractors, Ltd*	17 juin 1925	$0.52 par vge cu., classe «B» mesure-chalands.

ETAT N° 1.—Contrats adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada du 1er avril 1925 au 31 mars 1926—*Suite*

Endroit et description des travaux	Noms des entrepreneurs	Date du contrat	Montant
PORTS ET RIVIÈRES—Suite			
Nouvelle-Ecosse—Fin			
Main-à-Dieu—			
Construction d'un quai	*Atlantic Dredging Co., Ltd*	24 nov. 1925	Prix d'unité.
Malagash—			
Draguer les abords du chenal et du bassin du quai.	*The Halifax Dredging Co., Ltd*	1er août 1925	$9.00 par vge cube classe «A» mesure-chalands; $1.20 par vge cu. classe «B» mesure-chalands.
Parrsboro—			
Construction d'un quai	Thomas P. Charleson	30 juill. 1925	Prix d'unité.
Petit-de-Grat—			
Dragage de l'entrée nord du port	*Atlantic Dredging Co., Ltd*	10 sept. 1925	$10.50 par vge. cu. classe «A», mesure-chalands; $0.88 par vge cu. classe «B», mesure-chalands.
Port Maitland—			
Construction d'un brise-lames	*D. S. Kirk Woodworking Co*	18 nov. 1925	Prix d'unité.
Port-Mouton—			
Dragage du chenal au quai Robertson	*Acadia Contractors Ltd*	10 déc. 1925	$0.67½ par vge cu. classe «B» pour déblais jetés par-dessus bord et $0.90 par vge cube classe «B» pour déblais transportés plus loin.
Saulnierville—			
Prolongement au brise-lames	Thomas M. Rawding	17 nov. 1925	Prix d'unité.
Sheet Harbour—			
Dragage de la rivière de l'ouest	*The Halifax Dredging Co., Ltd*	22 juin 1925	$9.00 par vge cu. classe «A», mesure-chalands; et $0.60 par vge cu. classe «B», mesure-chalands.
Wallace—			
Dragage du chenal conduisant au quai, et du bassin au quai.	*The Halifax Dredging Co., Ltd*	24 août 1915	$9.00 par vge cu. classe «A», mesure-chalands, $0.75 par vge cu. classe «B», mesure chalands.
Windsor—			
Prolongement au quai	Halle B. Bigelow	28 juill. 1925	Prix d'unité.
Wolfville—			
Construction d'un quai	Halle B. Bigelow	24 oct. 1925	Prix d'unité.
Ile-du-Prince-Edouard			
New London, port—			
Construction d'un brise-lames sur le côté est de l'entrée.	Everett McLeod, George McKenzie et Duncan MacKenzie.	22 août 1925	Prix d'unité.
Souris—			
Livraison et pose de la pierre à l'extrémité extérieure du brise-lames.	John E. Campbell	27 juin 1295	Prix d'unité.
Nouveau-Brunswick			
Escuminac—			
Construction d'une partie du brise-lames projeté.	*Burpee Construction Co., Ltd*	7 déc. 1925	Prix d'unité.
Grand Harbour— (Ingall's Head)			
Construction d'un brise-lames	*John Flood & Sons, Ltd*	2 nov. 1925	Prix d'unité.
Green Point—			
Construction d'un quai	Thos. P. Charleson	31 oct. 1925	Prix d'unité.
Mill's Point—			
Prolongement et réparations au quai	Lawrence Doyle	20 août 1925	Prix d'unité.
Shédiac—			
Réparations au quai	Frank L. Boone	23 sept. 1925	Prix d'unité.
Saint-Jean—			
Dragage des bassins en avant des quais McLeod, Pettingill et du C.-P.	James S. Porter et Gordon S. Macdonald.	25 oct. 1925	$8.70 par vge cu. classe «A», mesure-place et $0.60 par vge cu. classe «B», mesure place.
Saint-Jean, rivière—			
Dragage aux quais McGowan, Maugerville, Barker, Williams et Upper Gagetown.	Jas. S. Gregory	31 août 1925	$0.65 per vge cu. classe «B», mesure-chalands.
Saint-Jean (ouest)—			
Dragage des bassins en eau profonde et au tour du quai de la *Dominion Coal Co.*	*St. John Dry Dock & Shipbuilding Co., Ltd.*	24 août 1925	$0.39½ par vge cu. classe «B», mesure-place pour les bassins en eau profonde. $0.80 par vge cu. classe «B», mesure-place,au quai de la *Dominion Coal Co.*
Prolongement à l'entrepôt à l'épreuve du froid, au bassin n° 14.	Harold Clark	3 oct. 1925	Prix d'unité.

ETAT N° 1.—Contrats adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada du 1er avril 1925 au 31 mars 1926—*Suite*

Endroit et description des travaux	Noms des entrepreneurs	Date du contrat	Montant
PORTS ET RIVIÈRES—Suite			
Québec			
Baie-Saint-Paul—			
(Rivière du Gouffre)			
Réparations au quai	Méthot & Fournier	11 août 1925	Prix d'unité.
Construction d'un ouvrage de protection	Théodore Lacouline	2 nov. 1925	Prix d'unité.
Bersimis—			
Dragage du chenal	*The National Dock & Dredging Corporation Ltd.*	28 oct. 1925	$8.00 par vge cu. classe «A», mesure-chalands, $1.05 par vge cu. classe «B», mesure chalands.
Berthierville—			
Dragage du chenal	Les Chantiers Manseau	11 juin 1925	$5.00 par vge cu. classe «A», mesure-chalands, $0.42 par vge cu. classe «B», mesure chalands.
Bagotville..			
Prolongement et réparations au quai	Elzéar Méthot et Nap. Fournier	13 oct. 1925	Prix d'unité.
Cap-de-la-Madeleine—			
Améliorations au quai	O. & J, Poliquin	27 oct. 1925	Prix d'unité.
Caughnawaga—			
Reconstruction du quai en béton	H. Gravel	21 oct. 1925	Prix d'unité.
Chandler—			
Prolongement au quai-débarcadère	Farley & Grant	15 déc. 1925	Prix d'unité.
Desjardins—			
Reconstruction du quai	Farley & Grant	21 sept. 1925	Prix d'unité.
Doucet's Landing—			
Dragage	*The National Dock & Dredging Corporation Limited.*	18 juin 1925	$8.00 par vge cu. classe «A», mesure-chalands, $0.49 par vge cu. classe «B», mesure chalands.
Lachine—			
Reconstruction de la partie d'en aval du quai du C.-N.	Farley & Grant	10 sept. 1925	Prix d'unité.
Maria—			
Reconstruction d'une partie de la superstructure du quai.	Pierre Nadeau & Fils, Enrg	21 nov. 1925	Prix d'unité.
Matane—			
Reconstruction de la superstructure du quai et améliorations.	Ludger Lemieux, Limitée	13 nov. 1925	Prix d'unité.
Nicolet—			
Dragage du chenal	*The National Dock & Dredging Corporation, Ltd.*	14 sept. 1925	$4.00 par vge cu. classe «A», mesure-chalands, $0.35 par vge cu. classe «B», mesure chalands.
Réparations à la jetée	Charles E. Pagé & Léon Pagé	15 fév. 1926	Prix d'unité.
Pointe-au-Père—			
Réparations et améliorations au quai	Cloutier & Gaudreau	23 oct. 1925	Prix d'unité.
Port-au-Saumon—			
Reconstruction d'une partie du quai	Ludger Lemieux, Limitée	7 nov. 1925	Prix d'unité.
Rivière-du-Loup (en haut)—			
Dragage du chenal	*The National Dock & Dredging Corporation, Ltd.*	21 sept. 1925	$4.00 par vge cu. classe «A», mesure-chalands, $0.35 par vge cu. classe «B», mesure chalands.
Rivière Saint-François et Ile-aux-Raisins—			
Dragage de deux chenaux	Aimé Laperrière	17 juin 1925	$0.30 par vge cu. classe «B» mesure-place.
Rivière Saint-François—			
Dragage du chenal	Aimé Laperrière	17 juill. 1925	$0.95 par vge cu. classe «A», mesure-chalands, $0.45 par vge cu. classe «B», mesure chalands.
Dragage du chenal à l'embouchure de la rivière dans le lac Saint-Pierre.	Aimé Laperrière	29 août 1925	$0.95 par vge cu. classe «A», mesure-place, $0.30 par vge cu. classe «B», mesure-place.
Sorel—			
Reconstruction d'une partie du quai	*Jackson Construction Co., Ltd*	19 août 1925	Prix d'unité.
Dragage du bassin Lanctot	*The National Dock & Dredging Corporation, Ltd.*	14 sept. 1925	$0.34½ par vge cu. classe «B», mesure-chalands.
Saint-André—			
Réparations au quai	Ludger Lemieux, Limitée	7 nov. 1925	Prix d'unité.
Saint-Antoine-de-Tilly—			
Reconstruction du quai	Napoléon Trudel & Fils	27 août 1925	Prix d'unité.
Saint-Laurent, Ile d'Orléans—			
Réparations au quai	Napoléon Trudel & Fils	4 août 1925	Prix d'unité.
Sainte-Pétronille—			
Réparations au quai	Ludger Lemieux et Odilon Roberge	7 nov. 1925	Prix d'unité.
Trois-Rivières—			
Construction d'un hangar à marchandises sur le quai Bureau.	Bruno J. Trépanier	13 oct. 1925	$39,800 00
Valleyfield—			
Dragage du chenal dans le lac St-François.	Les Chantiers Manseau	21 sept. 1925	$9.00 par vge cu. classe «A», mesure-place, $0.85 par vge cu. classe «B», mesure-place.

ETAT N° 1.—Contrats adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada du 1er avril 1925 au 31 mars 1926—*Suite*

Endroit et description des travaux	Noms des entrepreneurs	Date du contrat	Montant
PORTS ET RIVIÈRES—*Suite*			
Ontario			
Belle River—			
Dragage du chenal et du bassin	*St. Clair Dredge and Construction Co., Ltd.*	6 août 1925	$0.58 par vge cu. classe «B», mesure-chalands, $0.38 par vge cu. classe «B», mesure place.
Bowmanville—			
Dragage des chenaux à Bowmanville, Cobourg, Toronto (chenaux de l'est et de l'ouest).	*National Sand & Material Co., Ltd.*	29 mai 1925	$0.52 par vge cu. classe «B», mesure-place pour Bowmanville; $0.50 par vge cu. classe «B», mesure-chalands pour Cobourg; $0.40 par vge cu. classe «B», mesure-chalands pour Toronto (chenal de l'est); $0.40 par vge cu. classe «B», mesure-place pour Toronto (chenal de l'ouest).
Burlington—			
Prolongement au quai	*The Randolph Macdonald Co., Ltd.*	30 juill. 1925	Prix d'unité.
Burlington Channel			
Reconstruction d'une partie du quai du sud	*The Randolph Macdonald Co., Ltd.*	30 juill. 1925	Prix d'unité.
Chatham (McGregor's Creek)—			
Réparations au mur de revêtement	Ralph Keemle	17 sept. 1925	Prix d'unité.
Chute-à-Blondeau—			
Reconstruction du quai public	Joseph Lalonde	26 oct. 1925	Prix d'unité.
Cobourg—			
Réparations à la jetée de l'est	A. A. Outram	20 avril 1925	Prix d'unité.
Voir Bowmanville pour le contrat de dragage.			
Collingwood—			
Dragage du port	*The C. S. Boone Dredging and Construction Co,. Ltd.*	20 juin 1925	$14 .12 par vge cu. classem «A», mesure-place; $0.90 par vge cu. classe «B», mesure-place.
Reconstruction d'une partie du brise-lames de l'ouest.	Farley & Grant	1er oct. 1925	Prix d'unité.
Cumberland—			
Reconstruction du quai	*Grant Brothers Construction Co., Ltd.*	8 août 1925	Prix d'unité.
Gananoque—			
Dragage du chenal entre l'île Tidds et l'île Hay.	*The Randolph Macdonald Co., Ltd.*	31 août 1925	$5.00 par vge cu. classe «A», mesure-place; $0.65 par vge cu. classe «B», measure-place.
Goderich—			
Reconstruction d'une partie du quai	Farley & Grant	19 juin 1925	Prix d'unité.
Dragage du port et du chenal	W. L. Forrest	20 juin 1925	$3.17 par vge cu. classe «A», mesure-chalands; $0.45 par vge cu. classe «B», mesure chalands.
Construction d'un quai d'amarrage	*Jackson Construction Co., Ltd*	22 juin 1925	Prix d'unité.
Honey Harbour—			
Construction du quai et de l'abord	George W. Rayner	23 oct. 1925	Prix d'unité.
Kincardine—			
Dragage du chenal et entre les jetées de l'entrée.	*The Randolph Macdonald Co., Ltd.*	23 juin 1925	$5.00 par vge cu. classe «A», mesure-chalands; $0.53 par vge cu. classe «B», mesure chalands.
Réparations aux quais	John & David Keys	17 juill. 1925	Prix d'unité.
Meaford—			
Dragage du port	*The C. S. Boone Dredging & Construction Co., Ltd.*	5 sept. 1925	$0.52 par vge cu. classe «B», mesure-chalands.
Reconstruction d'une partie du brise-lames de l'est.	Myles Carver	14 nov. 1925	Prix d'unité.
Midland—			
Dragage du port et enlèvement des battures à l'élévateur Tiffin.	*The Randolph Macdonald Co., Ltd.*	3 sept. 1925	$5.00 par vge cu. classe «A», mesure-chalands, pour le port de Midland; $5.00 par vge cu. classe «A», mesure chalands, à l'élévateur Tiffin; $10.00 par vge cu. pour roc solide, mesure-place; 58 cents par vge cu. classe «B», mesure-chalands au port de Midland; 90 cents par vge cu. classe «B», mesure-chalands, à l'élévateur Tiffin.
Construction d'un quai et dragage des abords.	*Macdonald Engineering Co. of Canada, Ltd.*	21 déc. 1925	Prix d'unité.

ETAT N° 1.—Contrats adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada du 1er avril 1925 au 31 mars 1926—*Suite*

Endroit et description des travaux	Noms des entrepreneurs	Date du contrat	Montant
PORTS ET RIVIÈRES—*Suite*			
Ontario—Fin			
Oshawa—			
Améliorations du port	*Thunder Bay Harbour Improvement Co., Ltd.*	5 sept. 1925	Prix d'unité.
Owen Sound—			
Dragage du port, du chenal et du bassin	*Canadian Dredging Co., Ltd.*	29 juin 1925	$6.00 par vge cu. classe «A», mesure-place; $0.43 par vge cu. classe B «, mesure-place.
Construction d'un mur en palée de pal-planches.	J. E. Woolrich et R. H. Brigham	23 oct. 1925	Prix d'unité.
Penetanguishene—			
Dragage du chenal au quai de la *Breithaupt Leather Co.*	Théophile Light	18 nov. 1925	$0.80 par vge cu. classe «B», mesure-place.
Port Burwell—			
Reconstruction d'une partie du quai de l'est	*Thunder Bay Harbour Improvement Co., Ltd.*	28 août 1925	Prix d'unité.
Construction d'un mur en pierre perdue entre l'extrémité extérieure du quai de l'ouest et l'extrémité intérieure du brise-lames de l'ouest.	*William Bermingham & Son*	15 déc. 1925	Prix d'unité.
Port Stanley—			
Améliorations du port	*Wm. Bermingham & Son*	16 juill. 1925	Prix d'unité.
Saugeen, rivière—			
Construction d'une pile-débarcadère	William Hunter	27 oct. 1925	Prix d'unité.
Sault-Sainte-Marie—			
Dragage du bassin au quai du gouvernement.	*The Soo Dredging & Construction Co., Ltd.*	28 sept. 1925	$5.80 par vge cu. classe «A», mesure-place; $1.42 par vge cu. classe «B», mesure-place.
Toronto—			
Reconstruction d'une partie de la superstructure du quai du chenal de l'est. Voir Bowmanville pour le contrat de dragage.	*Port Arthur Construction Co., Ltd.*	26 nov. 1925	Prix d'unité.
Manitoba			
Dauphin Beach—			
Reconstruction du quai public	Isaac Silverwood	28 déc. 1925	Prix d'unité.
Delta—			
Construction d'ouvrages de protection en travers de l'embouchure de la crique au Portage, à l'extrémité sud du lac Manitoba.	La Cour & Schioler	28 nov. 1925	Prix d'unité.
Victoria Beach—			
Prolongement au quai public	Macaw & Macdonald	21 déc. 1925	Prix d'unité.
Colombie-Britannique			
Blubber Bay (Ile Texada)—			
Construction d'un quai en chevalets de pilotis avec pavé en bois.	R. Bumstead	27 oct. 1925	$5,849 00
Campbell River—			
Réparations au quai	*The Vancouver Pile Driving & Contracting Co., Ltd.*	17 sept. 1925	Prix d'unité.
Clayoquot—			
Réparations au quai et à l'abord	James McDonald & Thomas Wither.	26 oct. 1925	Prix d'unité.
Columbia, rivière—			
Construction de barrages en pierre submergés et enlèvement d'une partie de Deer Rock.	Alfred H. Green	26 oct. 1925	Prix d'unité.
Courtenay, rivière—			
Dragage	*Arnett Dredging, Towing & Salvage Co., Ltd.*	25 juin 1925	$0.17 par vge cu. classe «B», mesure-place.
Esquimalt—			
Construction d'un édifice pour transformateur.	Hodgson, King & Marble	18 juin 1925	$8,985 00
Installation d'un appareil pour compression d'air.	*Canadian Ingersoll Rand Co., Ltd.*	30 janv. 1926	Prix d'unité.
False Bay (île Lasqueti)—			
Construction d'un quai en chevalets de pilotis avec pavé en bois.	William Greenless	11 janv. 1926	$5,458 00
Fraser, rivière (embranchement nord)—			
Prolongement à la jetée	*The Vancouver Pile Driving & Contracting Co., Ltd.*	1er déc. 1926	Prix d'unité.
Haney—			
Reconstruction du quai en chevalets de pilotis avec pavé en bois.	*Fraser River Pile Driving Co., Ltd.*	21 nov. 1925	$4,477 00

ETAT N° 1.—Contrats adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada du 1er avril 1925 au 31 mars 1926—*Fin*

Endroit et description des travaux	Noms des entrepreneurs	Date du contrat	Montant
PORTS ET RIVIÈRES—Fin			
Colombie-Britannique—Fin			
Mission—			
Reconstruction du quai	*The Vancouver Pile Driving & Contracting Co., Ltd.*	6 août 1925	$3,980 00
North Vancouver—			
Relativement au bassin de radoub	*Burrard Dry Dock Co., Ltd.*	4 avril 1925	Consentement à la cession des payements semi-annuels au compte du subside
Relativement au bassin de radoub	*Burrard Dry Dock Co., Ltd.*	30 sept. 1925	Consentement à la cession des payements semi-annuels, au compte du subside.
Pitt, lac			
Reconstruction du quai	*Fraser River Pile Driving Co., Ltd.*	6 août 1925	$2,491 71
Port Clements—			
Réparations au quai	Malcolm Milloy	7 août 1925	Prix d'unité.
Riondel—			
Construction d'un quai public	Alfred H. Green	19 fév. 1925	$6,425 00
Steveston—Rivière Fraser—			
Construction de la digue n° 1	*Fraser River Pile Driving Co., Ltd.*	26 oct. 1925	Prix d'unité.
Victoria, port de—			
Dragage aux quais de Lemon et Gonnason, Walker & Fils et de la *Cameron Lumber Co.*	*The Pacific Construction Co., Ltd.*	9 oct. 1925	$0.32 par vge cu. classe «B», mesure-place au quai de Lemon et Gonnason; $0.35 par vge cu. classe «B», mesure-place au quai de Walker & Fils; $0.38 par vge cu. classe «B», mesure place au quai de *Cameron Lumber Co.*
Victoria, port de—(Hospital Rock)—			
Dragage	*Northwestern Dredging Co., Ltd.*	16 janv. 1926	$7.90 par vge cu. classe «A, mesure-place.
Westbank—(District de Yale)—			
Reconstruction du quai	*Farquhar R. R. McCharles & Colin F. McDougall.*	3 oct. 1925	$7,500 00
DRAGUES, VAISSEAUX ET OUTILLAGES			
Drague *Mastodon N° 306*—			
Mise en bassin de radoub, peinture et réparations.	*Burrard Dry Dock Co., Ltd.*	3 août 1925	$6,490 00
Drague *P. W. D. N° 116*—			
Réparations	*Davie Shipbuilding & Repairing Co., Ltd.*	22 janv. 1926	$15,726 00
Chalands—			
Construction de deux chalands en acier, à pont plat.	*Dominion Bridge Co., Ltd.*	1er avril1925	$30,425 00
Construction de deux chalands à bascule en acier.	*Sydney Foundry and Machine Works,*	1er mai 1925	$49,940 00
Remorqueur *Storm King*—			
Réparations à la coque	*Davie Shipbuilding & Repairing Co., Ltd.*	22 janv. 1926	$5,408 00

L'ITEM SUIVANT A ÉTÉ REÇU TROP TARD POUR ÊTRE INSÉRÉ DANS LE RAPPORT DE L'ANNÉE 1924-1925

Esquimalt, C.-B—			
Approvisionnement d'énergie électrique pour l'opération du nouveau bassin de radoub.	*British Columbia Electric Railway Co., Ltd.*	7 mars 1925	$2,000.00 par mois et un montant additionnel de 1 cent par heure kilowatt.

ETAT N° 2.—Etat des propriétés achetées et vendues par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1925 au 31 mars 1926

Endroit et description de la propriété	Vendeur	Acquéreur	Date du transport	A quelle fin	Prix
Nouvelle-Ecosse					
Bayfield— Terrain contenant 2·9 acres....	Alexander D. Chisholm *et ux.*	Sa Majesté.....	9 oct. 1925	Fins du gouvernement.	$ 1 00
Bayport (Middle South)— Terrain du quai et lot couvert par l'eau.	Henry M. Nass *et al*	Sa Majesté.....	5 oct. 1925	Fins du gouvernement.	750 00
Chimney Corner— Deux morceaux de terrain le long du rivage.	George V. Evans *et ux.*	Sa Majesté.....	sept. 1925	Fins du gouvernement.	250 00
Chris Cove— Terrain d'environ 2 acres.....	Archie Condon *et al*.	Sa Majesté.....	30 juin 1925	Fins du gouvernement.	35 00
Grand-Etang— Passage aux côtés est et ouest et en travers des eaux près du pont.	Sa Majesté.....	David J. Doucette	24 août 1925	Entreprise privée. ..	Gratuitement.
Great Village— Terrain et passage contenant 1·4 acre plus ou moins.	Agnes J. Schott et Harry S. Schott.	Sa Majesté.....	14 août 1925	Emplacement du quai.	240 00
Little Judique Ponds— Terrain contenant 1·7 acre, plus ou moins.	Avis d'expropriation	Sa Majesté.....	6 juil. 1925	Emplacement du quai.	.....
Lower Sandy Point— Terrain contenant 0·57 acre, côté ouest du chemin public.	Joshua Goodick.....	Sa Majesté.....	4 nov. 1925	Fins du gouvernement.	125 00
Main-à-Dieu— Terrain contenant 0·17 acre, ainsi que le lot couvert par l'eau.	Margaret A. McDougall & James McDougall.	Sa Majesté.....	17 oct. 1925	Fins du gouvernement.	1 00
New Harris.— Lots 1 et 2.....	Alexander McLeod..	Sa Majesté.....	24 janv. 1925	Fins du gouvernement.	1 00
Parrsboro— Terrain faisant partie du lot 8; superficie: ¾ acre plus ou moins.	Avis d'expropriation	Sa Majesté.....	4 juil. 1925	Quai public.....	.....
Terrain faisant partie du lot 8; superficie: ¾ acre plus ou moins.	Avis d'expropriation	Sa Majesté.....	11 sept. 1925	Emplacement du quai.	.....
Short Beach— Terrain contenant 6/10 acre plus ou moins.	Hartley Harris *et ux*	Sa Majesté.....	20 janv. 1926	Fins du gouvernement.	1 00
St. Margaret's— Propriété du bureau de télégraphe du gouvernement.	Sa Majesté.....	Corporation épiscopale catholique d'Antigonish	16 juil. 1925	Entreprise privée....	800 00
West La Have, traversée— Terrain cont 1350 pds carrés..	Henry J. Pernette *et ux*	Sa Majesté.....	17 nov. 1925	Fins du gouvernement.	1 00
Windsor— Morceau de terrain et passage..	Thomas B. Akins & Susan A. Akins.	Sa Majesté.....	29 mai 1925	Fins du gouvernement.	1,800 00
Nouveau-Brunswick					
Chipman (paroisse)— Certains lots de terrain.....	Laura Mungall.....	Sa Majesté.....	11 déc. 1925	Emplacement de l'édifice public.	500 00
Coutenay, baie— Abandon de toutes réclamations au sujet de dommages-intérêts.	*The Grand Trunk Pacific Development Co., Ltd.*	Sa Majesté.....	19 janv. 1926	.....	.....
Escuminac— Terrain contenant 53/100 acre..	Harrison T. Smith et Annie W. Smith	Sa Majesté.....	17 août 1925	Fins du gouvernement.	100 00
Grand Harbour (Ingall's Head)— Terrain contenant 1·6 acre.....	Willard A. Ingalls *et ux*.	Sa Majesté.....	31 août 1925	Fins du gouvernement.	350 00
Moncton— Certain morceau de terrain.....	John W. McManus...	Sa Majesté.....	9 sept. 1925	Emplacement de l'édifice public.	1 00
Nelson (paroisse)— Terrain contenant 0·115 acre...	Frank Verriker *et ux*.	Sa Majesté.....	31 oct. 1925	Fins du gouvernement.	500 00
Petit-Rocher— 5,000 pds carrés du passage du quai abandonné.	Ministère des chemins de fer et canaux.	Ministère des Travaux publics.	26 sept. 1925	Abord du quai.....	Transport autorisé par arrêté du Conseil.
Port Elgin— Certain morceau de terrain.....	Avis d'expropriation (*S. C. Hayward's Sons, Limited*).	Sa Majesté.....	12 fév. 1926	Emplacement de l'édifice public.	.....

ETAT N° 2.—Etat des propriétés achetées et vendues par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1925 au 31 mars 1926—*Suite*

Endroit et description de la propriété	Vendeur	Acquéreur	Date du transport	A quelle fin	Prix
Nouveau-Brunswick—Fin					
Shédiac—					
Morceau de terrain et immeuble, côté sud de la rue principale.	Sa Majesté.....	Alphonse T. Le-Blanc.	7 mai 1925	En échange d'autre terrain.	Octroi.
Saint-Jean—					
Terrain sur le côté ouest du port, contenant 1·35 acre.	La Ville de Saint-Jean.	Sa Majesté.....	4 juin 1925	Fins du gouvernement.	1 00
Saint-Jean—					
Propriété du quai, 16,185 pds carrés.	Sa Majesté.....	Ville de Saint-Jean	17 juin 1925	En échange d'autre terrain.	Octroi.
Québec					
Kénogami—					
Partie des lots nos 24-121 et 24-122.	Joseph O. Lacroix...	Sa Majesté.....	23 déc. 1925	Fins du gouvernement.	5,800 00
Limoilou—					
Lot 205, subdivision n° 508, du cadastre de St-Roch-Nord de Québec.	Aurèle Lamontagne	Sa Majesté.....	8 janv. 1926	Fins du gouvernement.	2,000 00
Lot 206, subdivision n° 508, du cadastre de St-Roch-Nord de Québec.	Joseph A. Lamontagne.	Sa Majesté.....	8 janv. 1926	Fins du gouvernement.	2,000 00
Lot 207, subdivision n° 508, du cadastre de St-Roch-Nord de Québec.	Irénée Jolin.....	Sa Majesté.....	8 janv. 1926	Fins du gouvernement.	2,000 00
Lots 208, 209 et 210, subdivision n° 508, cadastre de St-Roch-Nord de Québec.	Comte Henri Visart de Bocarmé.	Sa Majesté.....	16 fév. 1926	Fins du gouvernement.	6,000 00
La Malbaie—					
Passage, du quai au chemin public.	Sa Majesté.....	Municipalité de La Malbaie, P.Q	24 sept. 1925	.....	Octroi gratuit.
Maniwaki—					
Lots 81 et 83, 41/100 acre.....	J. Olivier Hubert...	Sa Majesté.....	22 août 1925	Fins du gouvernement.	1,500 00
Mont-Laurier—					
Lot 708 et partie des lots 709 et 712.	Bernadette Lafontaine, épouse de feu Melchior Forget.	Sa Majesté.....	7 déc. 1925	Fins du gouvernement.	3,500 00
Notre-Dame-de-Grâce—					
Rectification d'une partie des lots 168 et 169.	Ernest R. Décary...	Sa Majesté.....	1er oct. 1925	.....	.....
Pointe-au-Père (Paroisse)—					
Une partie du rang 1 de la seigneurie Lessard.	David McWilliams *et al.*	Sa Majesté.....	22 mars 1926	Fins du gouvernement.	600 00
Port-au-Persil—					
Lot 34 du cadastre de St-Siméon.	Rosalie McLaren *et al.*	Sa Majesté.....	8 juil. 1925	Fins du gouvernement.	500 00
Port-au-Saumon—					
Certain terrain de grève et lot submergé, à l'embouchure de la rivière du Port-au-Saumon.	Gouvernement de Québec.	Gouvernement du Canada.	24 mars 1926	Emplacement du quai.	Octroi gratuit.
Sainte-Pétronille—					
Lots 235, 234 et une partie du lot 233.	La Compagnie Maritime et Industrielle de Lévis.	Sa Majesté.....	26 juin 1925	Fins du gouvernement.	31,303 73
Ville-Marie—					
Lot 478, relativement à la construction d'un barrage. Abandon de toutes réclamations pour dommages-intérêts.	Célestin Amesse....	Sa Majesté.....	11 mars 1926	Fins du gouvernement.	150 00
Waterloo—					
Lots 469-2, 470-1 et partie du lot 469-1.	Hormidas Forand *et ux.*	Sa Majesté.....	27 nov. 1925	Fins du gouvernement.	3,650 00
Ontario					
Leamington—					
Lots 9 à 13, côté nord de l'avenue Melrose.	Certificat de possession.	Sa Majesté.....	22 déc. 1925	Emplacement pour entrepôt.	.....
Lots 9 à 13, côté nord de l'avenue Melrose.	Georges Gascoyne *et ux.*	Sa Majesté.....	12 fév. 1926	Fins du gouvernement.	2,500 00
Mitchell's Bay—					
Propriété du *Mud Creek Shooting Club.*	A. L. Malone, T. B. Greening, J. F. Michie, James Douglas, W. S. Greening et *The Mud Creek Shooting Club.*	Sa Majesté.....	25 avril 1925	Rel. au procès-verbal du règlement au sujet de l'expropriation.	.....
Propriété du *Mud Creek Shooting Club.*	Malone, Malone & Montgomery.	Sa Majesté.....	18 juin 1925	Au sujet du règlement d'une réclamation.	1,200 00

ETAT N° 2.—Etat des propriétés achetées et vendues par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1925 au 31 mars 1926—*Suite*

Endroit et description de la propriété	Vendeur	Acquéreur	Date du transport	A quelle fin	Prix
Ontario—Suite					
McGregor's Creek—					
Abandon de toutes réclamations au sujet de dommages-intérêts se rapportant au dragage et à la construction d'un mur de revêtement.	*T. H. Taylor & Co., Ltd.*	Sa Majesté.....	7 mai 1925	.....	.....
New Liskeard—					
Certains terrains, relativement au barrage Timiskaming.	Sa Majesté.....	Municipalité de la ville de New Liskeard.	10 sept. 1925	Au sujet du règlement d'une réclamation.	Octroi gratuit.
North Marysburgh—					
Partie de la partie nord du lot 22, rang 1, Bayside.	Frank Connor.....	Sa Majesté.....	11 août 1925	Fins du gouvernement.	1 00
Ottawa—					
Abandon du bail pour l'immeuble «Vimy» et 1 annexe.	*Vimy Realty Company.*	Sa Majesté.....	1er sept. 1925	.....	.....
Owen Sound—					
Abandon de toutes réclamations pour dommages-intérêts concernant le dragage du lot 13.	La corporation municipale de la ville d'Owen Sound.	Sa Majesté.....	7 mai 1925	Fins du gouvernement.	1 00
Partie du lot 13, contenant 103,561 pds carrés.	La corporation municipale de la Ville d'Owen Sound.	Sa Majesté.....	9 mai 1925	Fins du gouvernement.	1 00
Port Arthur—					
Partie du lot submergé 1135...	Certificat de possession.	Sa Majesté.....	5 juin 1925	Fins du gouvernement.	.....
Port Colborne—					
Terrain contenant 0·25 acre....	Avis d'expropriation	Sa Majesté.....	22 avril 1925	Bureau de poste....	.....
Stouffville—					
Lot n° 1, du village, contenant 6123-1/3 pds carrés.	Susie Hoover, épouse de Lévi Hoover.	Sa Majesté.....	8 sept. 1925	Edifice public.....	2,000 00
Toronto—					
Propriété du poste des blessés de la guerre.	Sa Majesté.....	*Suydam Realty Co., Ltd.*	1er mai 1925	Entreprise privée....	87,500 00
Lot 14, et 10 pds sur le côté ouest du lot 13, poste des blessés de la guerre.	Sa Majesté.....	John B. Schneider	juil. 1925	Entreprise privée....	Octroi selon le marché de la *Suydam Realty Co.*
40 pieds sur le côté est du lot 13, Rosedale Heights Drive, poste des blessés de la guerre	Sa Majesté.....	*Suydam Realty Co., Lty.*, par William R. Kay.	1er sept. 1925	Entreprise privée....	Octroi selon le marché de la *Suydam Realty Co.*
Lot 11, et 2 pds 6 pouces sur le côté est du lot 12, Rosedale Heights Drive, poste des blessés de la guerre.	Sa Majesté.....	*Suydam Realty Co., Ltd.*, par Ralph Hoare.	1er sept. 1925	Entreprise privée....	Octroi selon le marché de la *Suydam Realty Co.*
47 pieds et 6 pouces sur le côté ouest du lot 12, Rosedale Heights Drive, poste des blessés de la guerre.	Sa Majesté.....	*Suydam Realty Co. Ltd.*, par James A. Gordon & Frederick J. Gordon.	1er sept. 1925	Entreprise privée....	Octroi selon le marché de la *SuydamRealty Co.*
Lots 6 et 7, Rosedale Heights Drive, poste des blessés de la guerre.	Sa Majesté.....	*Suydam Realty Co. Ltd.*,par Herbert W. Blakely et Ernest J. Hunter	26 oct. 1925	Entreprise privée...	Octroi selon e marché de la *Suydam Realty Co.*
40 pieds sur le côté ouest du lot 18.	Edith Seldon.....	Sa Majesté.....	31 oct. 1925	Fins du gouvernement.	$6,000 00
Partie du lot 20, 2e rang de la baie, Canton York.	Annie Dobson.....	Sa Majesté.....	31 oct. 1925	Fins du gouvernement.	$11,250 00
150 pieds sur le côté sud du lot 3, Rosedale Heights Drive, poste des blessés de la guerre.	Sa Majesté.....	*Suydam Realty Co. Ltd.*, par *Canadian National Realties Ltd.*	19 déc. 1925	Entreprise privée....	Octroi selon le marché de la *Suydam Realty Co.*
Partie du lot 7 et partie du *Ridge Drive* adjacente au lot 8 et parties des lots 3, 4 et 5, propriété du poste des blessés de la guerre.	Sa Majesté.....	*Suydam Realty Co. Ltd.* par la Corporation de la Ville de Toronto	19 déc. 1925	Rue publique.....	Octroi gratuit.
Trenton—					
Partie du lot N, côté sud de la rue Dundas.	La corporation municipale de la ville de Trenton.	Sa Majesté.....	9 oct. 1925	Fins du gouvernement.	$13,100 00
Manitoba					
Lac du Bonnet—					
Certains terrains devant servir d'emplacement au quai.	Ministère de l'Intérieur.	Ministère des Travaux publics.	29 juill. 1925	Emplacement du quai.	Transport par Arrêté du Conseil.
Portage-la-Prairie—					
Certaine propriété requise pour le prolongement à l'égout.	Sa Majesté.....	Corporation de la ville de Portage-la-Prairie.	18 juill. 1925	Prolongement à l'égout.	Octroi selon un marché.

ETAT N° 2.—Etat des propriétés achetées et vendues par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1925 au 31 mars 1926—*Suite*

Endroit et description de la propriété	Vendeur	Acquéreur	Date du transport	A quelle fin	Prix
Colombie-Britannique					
Alberni—					
Ligne téléphonique et pièces transversales entre le lac Cameron et la traverse du chemin de fer E. et N.	Sa Majesté.....	Cie de Téléphone de la C.-B.	5 août 1925	Utilité publique.....	Marché.
Haney—					
Terrain contenant 0.097 acre, lot 398, groupe 1.	Fred Dankert.....	Sa Majesté.....	31 oct. 1925	Emplacement du quai.	$3,000 00
Jeune Landing—					
Partie du lot 188 contenant 0.8 acre, district de Rupert.	Certificat de possession (*Coast Copper Co., Ltd.*)	Sa Majesté.....	15 avril 1925	Emplacement du quai.	Transport gratuit.
Merville—					
Ligne de poteaux et pièces transversales portant le circuit télégraphique entre Merville et la rivière Campbell.	Sa Majesté.....	Cie de Téléphone de la C.-B.	10 août 1925	Utilité publique.....	Marché.
Riondel—					
Terrain pour le quai, lot n° 11408.	Gouvernement provincial de la C.-B.	Gouvernement du Canada.	11 mars 1926	Emplacement du quai.	Arrêté du Conseil au sujet de la réserve.
William Head—					
Terrain pour la pose d'un tuyau sur les sections 32 et 33, district de Metchosin.	Gavin F. Weir.....	Sa Majesté.....	3 nov. 1925	Fins du gouvernement.	$35 00
Passage sur les sections 32 et 33 du district de Metchosin.	Gavin F. Weir.....	Sa Majesté.....	3 nov. 1925	Fins du gouvernement.	95 00
Passage sur la section 34, district Metchosin.	Gavin F. Weir, Gordon A. Weir et Mme Ethel J. E. Chambers.	Sa Majesté.....	3 nov. 1925	Fins du gouvernement.	10 00
Terrain pour la pose d'un tuyau sur la section 35, district de Metchosin.	Gavin F. Weir, Gordon A. Weir et Mme Ethel J. E. Chambers.	Sa Majesté.....	3 nov. 1925	Fins du gouvernement.	5 00
Dragues, Vaisseaux et Outillages					
Cadeco N° 2—					
Acte de vente et certificat d'enregistrement du chaland à bascule.	*Matthews & Scott Co. Ltd.*	Sa Majesté.....	20 juin 1925	Fins du gouvernement.	$9,500 00
Cadeco N° 3—					
Acte de vente et certificat d'enregistrement du chaland à bascule.	*Matthews & Scott Co. Ltd.*	Sa Majesté.....	20 juin 1925	Fins du gouvernement.	$9,500 00
Drague *P.W. N° 118*—					
Acte de vente.....	Sa Majesté.....	P. M. Fleming...	24 mars 1926	Entreprise privée....	$150 00
Remorqueur *Dora*—					
Acte de vente.....	Sa Majesté.....	P. M. Fleming...	24 mars 1926	Entreprise privée....	$150 00

LES ITEM SUIVANTS ONT ÉTÉ REÇUS TROP TARD POUR ÊTRE INSÉRÉS DANS LE RAPPORT DE L'ANNÉE 1924-1925

Nouvelle-Ecosse					
Lakevale—					
Abandon au sujet des morceaux de terrain sur la grève entre le lac du Sud et la baie Saint-Georges.	John A. McDougall.	Sa Majesté.....	7 août 1911	Fins du gouvernement.	$225 00
Windsor—					
Certain morceau de terrain.....	Avis d'expropriation	Sa Majesté.....	18 déc. 1924	Prolongement au quai.	
Certain morceau de terrain.....	Avis d'expropriation	Sa Majesté.....	18 déc. 1924	Emplacement du quai.	
Broad Cove Marsh—					
Terrain contenant 1.9 acre.....	Donald J. MacLeod	Sa Majesté.....	16 fév. 1925	Fins du gouvernment.	$300 00
Nouveau-Brunswick					
Saint-Jean—					
Terrain sur le côté ouest du port, contenant 16,800 pieds carrés.	La ville de Saint-Jean, N.-B.	Sa Majesté.....	7 déc. 1923	Fins du gouvernement.	$1 00
Shédiac—					
Abandon de toutes réclamations relativement à l'achat de la propriété.	Alphonse LeBlanc...	Sa Majesté.....	26 janv. 1925	Emplacement pour le bureau de poste.	

ETAT N° 2.—Etat des propriétés achetées et vendues par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1925 au 31 mars 1926—*Fin*

Endroit et description de la propriété	Vendeur	Acquéreur	Date du transport	A quelle fin	Prix
Ontario					
Port Arthur—					
Parties d'un lot riverain.....	James Stewart *et ux.*	Sa Majesté.....	3 mai 1923	Fins du gouvernement.	$1 00
Parties d'un lot riverain.....	*The N. Bawlf Grain Co., Ltd.*	Sa Majesté.....	3 mai 1923	Fins du gouvernement.	$1 00
Octroi d'une partie du lot riverain V.P., autrefois dans le canton McIntyre.	La corporation de la ville de Port Arthur et la Commission des parcs.	Sa Majesté.....	19 juin 1923	Fins du gouvernement.	$1 00
Acte d'abandon d'une langue de terrain couverte d'eau, se prolongeant de la ligne de l'eau à la ligne du port.	La corporation de la ville de Port Arthur.	Sa Majesté.....	10 sept. 1923	Fins du gouvernement.	
Certificat de recherche quant au titre du terrain 1924.	Certificat de recherche.	Sa Majesté.....	25 oct. 1923	Fins du gouvernement.	
Acte d'abandon relativement à la rectification de la description de l'ancien acte de vente concernant le terrain couvert d'eau, se prolongeant de la ligne de l'eau à la ligne du port.	La corporation de la ville de Port Arthur.	Sa Majesté.....	15 oct. 1924	Fins du gouvernement.	
Octroi de deux langues de terrain faisant partie du lot riverain 5P.	*United Grain Growers, Ltd.*	Sa Majesté.....	25 oct. 1924	Fins du gouvernement.	$1 00
Toronto—					
Lettre-patente au sujet du lot riverain "B", au nord du nouveau chenal de l'ouest, et du lot riverain "C", au vieux chenal de l'ouest.	Sa Majesté.....	Les Commissaires du port de Toronto.	30 mai 1917	Fins du gouvernement.	
Alberta					
Chipewyan Settlement—					
Lot riverain sur le rivage du lac Athabaska, adjacent au lot 17.	Ministère de l'Intérieur.	Ministère des Travaux publics.	13 mars 1925	Fins du gouvernement.	Arrêté du Conseil transférant le contrôle de ce terrain.

ETAT N° 3.—Propriétés affermées par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1925 au 31 mars 1926

Endroit et description de la propriété	Bailleur	Preneur	Date et durée du bail	A quelle fin	Loyer
Nouvelle-Ecosse					
Halifax—					
Espace au rez-de-chaussée et au premier étage de l'édifice au n° 14, rue Prince.	E. F. Stevens.....	Sa Majesté.....	3 avril 1925. Trois ans du 1er déc. 1924.	Ministère du Commerce.	$1,350.00 par année.
Edifice Bauld moins les deux étages supérieurs à l'extrémité de la rue George.	Henry G. Bauld et *The Royal Trust Co.*	Sa Majesté.....	15 sept. 1925. Trois ans du 1er janv. 1925, renouvelable.	Ministère de la Santé.	$1,800.00 par année.
Troisième étage de l'édifice sis à l'angle des rues George et Barrington.	*Cragg Bros., Ltd.*...	Sa Majesté.....	1er fév. 1926. Cinq ans du 15 oct. 1925.	Ministère de la Marine et Pêcheries.	$1,350.00 par année.
Shelburne—					
Chambre n° 205 dans l'édifice public du Dominion.	Sa Majesté.....	*Maritime Telegraph & Telephone Co., Ltd.*	28 juin 1925. Trois ans du 1er janv. 1925.	Entreprise privée.	$144.00 par année.
Sydney Mines—					
Morceau de terrain requis pour l'arsenal.	Edward A. McDonald.	Sa Majesté.....	14 juill. 1925. Un an du 1er juill. 1925.	Ministère de la Défense nationale.	$600.00 par année.
Truro—					
Trois chambres au 2e étage de la gare du Canadien-N.	Ch. de fer Canadien-National.	Sa Majesté.....	13 mars 1926. Un an du 1er avril 1924, et après, durant bon plaisir.	Ministère de l'Agriculture.	$1,020.00 par année.
Nouveau-Brunswick					
Bathurst—					
Chambre dans l'édifice sur le côté ouest de la rue Murray.	*Bathurst Hockey & Skating, Ltd.*	Sa Majesté.....	30 juin 1925. Cinq ans du 1er juin 1925.	Ministère de la Défense nationale.	$120.00 par année.
Edmundston—					
Permission de poser et entretenir deux lignes de tuyaux sur le pont international entre Edmundston, N.-B., et Madawaska, Me.	Sa Majesté.....	*Fraser Companies, Ltd.*	1er nov. 1925. Durant bon plaisir.	Entreprise privée.	$500.00 par année.
Permission d'utiliser et d'occuper un terrain de la Couronne.	Sa Majesté.....	J. Léon Thériault.	20 mars 1926. Durant bon plaisir.	Entreprise privée.	Gratuitement.
Moncton—					
Rez-de-chaussée (moins 776 pds carrés) de l'édifice Wilbur.	Flewelling Wilbur..	Sa Majesté.....	27 août 1925. Deux ans du 1er août 1925.	Ministère des douanes et de l'accise.	$2,340.00 par année.
Perth—					
Une chambre au rez-de-chaussée de l'édifice sur le côté est de la rue principale.	Murchie L. Stewart.	Sa Majesté.....	25 avril 1925. Trois ans du 1er janv. 1925.	Ministère de la Défense nationale.	$120.00 par année.
Sackville—					
Premier et deuxième étages de la bâtisse en bois, côté ouest de la rue Crescent.	Charles W. Fawcett et Herbert M. Wood.	Sa Majesté.....	18 déc. 1925. Un an du 1er juillet 1925.	Ministère de la Défense nationale.	$300.00 par année.
Saint-Jean—					
Rez-de-chaussée de l'édifice sur la rue Newman.	Samuel J. Holder...	Sa Majesté.....	6 avril 1925. Un an du 16 mars 1925, renouvelable.	Ministère de la Marine et Pêcheries.	$180.00 par année.
Troisième étage de l'édifice "Furlong".	Joseph D. Maher....	Sa Majesté.....	21 avril 1925. Un an du 1er mai 1925.	Ministère de la Défense nationale.	$1,260.00 par année.
Bâtisse en bois et entrepôts, sur la rue Albion.	*The Eastern Trust Co.*, représentant J. L. McAvity.	Sa Majesté.....	29 avril 1925. Un an du 1er avril 1925, renouvelable.	Ministère du Rétablissement des soldats à l'état civil.	$1,100.00 par année.
Partie (80 pieds carrés) de l'entrepôt des malles dans la gare du Canadien-National.	Ch. de fer Canadien-National.	Sa Majesté.....	1er fév. 1926. Un an du 1er oct. 1925.	Bureau de poste	$120.00 par année.
Québec					
Compton—					
Chambre sur le côté ouest du rez-de-chaussée de l'hôtel de ville.	Corporation du village de Compton.	Sa Majesté.....	28 août 1925. Cinq ans du 1er juin 1925, renouvelable.	Bureau de poste.	$180.00 par année.
Ile Saint-Christophe—					
Partie de l'île Saint-Christophe à l'embouchure de la rivière Saint-Maurice, près Trois-Rivières, contenant 20 acres, plus ou moins.	Sa Majesté.....	*St. Maurice Paper Co., Ltd.*	1er juil. 1925. Vingt-cinq ans du 1er juillet 1925.	Entreprise privée.	$200.00 par année.
Outremont—					
Partie du rez-de-chaussée de l'édifice connu sous le nom de l'"Académie Strathcona".	Commission des écoles protestantes d'Outremont.	Sa Majesté.....	1er juin 1925. Un an du 1er mai 1925.	Fins du gouvernement.	$480.00 par année.

ETAT N° 3.—Propriétés affermées par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1925 au 31 mars 1926—*Suite*

Endroit et description de la propriété	Bailleur	Preneur	Date et durée du bail	A quelle fin	Loyer
Québec—Fin					
Maisonneuve—					
Sous-sol et 1er étage de l'édifice au n° 116, rue Letourneux.	J. Léon Patenaude..	Sa Majesté.....	17 avril 1925. Un mois du 1er mai 1925 et, après, mensuellement.	Bureau de poste.	$75.00 par mois.
Montréal—					
Magasin au rez-de-chaussée et partie du sous-sol de l'édifice sis aux nos 1124-1126, avenue Laurier-ouest.	Jean B. Péloquin....	Sa Majesté.....	20 avril 1925. Un an du 1er avril 1925.	Bureau de poste.	$2,340.00 avec montant additionnel de $364 par année pour services du concierge.
Edifice sis au n° 1398, rue Notre-Dame-Est.	La Banque d'Epargnes de la ville et district de Montréal.	Sa Majesté.....	3 fév. 1926. Un an du 31 déc. 1925.	Ministère de la Défense Nationale.	$1,500.00 par année.
Chambre n° 409 de l'édifice "St. Nicholas", 3 rue Saint-Nicolas.	Stanley B. Coristine exécuteur de la succession de James Coristine.	Sa Majesté.....	25 mars 1926. Trois ans du 1er mai 1926.	Ministère du Commerce.	$313.00 par année.
Sherbrooke—					
Quatre bureaux et voûte au 3e étage de l'édifice "Oliver".	Jacob Nicol.....	Sa Majesté.....	8 avril 1925. Un an du 1er mai 1925.	Ministère de l'établissement des soldats.	$1,400.00 par année.
Thetford Mines—					
Lot 183 avec les bâtisses.....	O'Donnell & Morissette, Ltée, par le liquidateur.	Sa Majesté.....	31 août 1925. Quatre-vingt-dix-neuf ans du 19 mai 1925.	Ministère de la Défense nationale.	$2,000.00 par année.
Westmount—					
Salle d'exercices militaires.....	*Westmount Armoury Association.*	Sa Majesté.....	15 mai 1926. Vingt ans de la date d'occupation.	Ministère de la Défense nationale.	$13,000. par année.
Ontario					
Belleville—					
Deux magasins et deux chambres dans l'édifice nos 27-29, rue Campbell.	Daniel V. Doyle....	Sa Majesté.....	21 avril 1925. Un an du 1er juin 1925.	Ministère des douanes et de l'accise.	$1,826.72 par année.
Magasin au rez-de-chaussée de l'édifice n° 33, rue Campbell.	Daniel V. Doyle....	Sa Majesté.....	15 sept. 1925. Deux ans du 1er juin 1925.	Ministère du Commerce.	$470.00 par année.
Caledonia—					
Partie d'en avant d'une bâtisse à un étage, sur le lot 16, rue Caithness.	Milen F. Culp.....	Sa Majesté.....	15 août 1925. Trois ans du 1er mars 1925, renouvelable.	Ministère de la Défense nationale.	$180.00 par année.
Chalands Nos 14 et 15—					
Deux chalands du gouvernement.	Sa Majesté.....	J. P. Porter, Standifer et les Frères Porter.	9 avril 1925. Quatre mois du 11 avril 1925, renouvelable.	Entreprise privée.	$227.50 par semaine pour chaque chaland.
Deux chalands du gouvernement.	Sa Majesté.....	*Roger Miller & Sons, Ltd.*	14 déc. 1925. Du jour où ils passent aux mains des preneurs jusqu'à leur retour à Toronto.	Entreprise privée.	$227.50 par semaine pour chaque chaland.
Chapleau—					
Rez-de-chaussée et voûte dans le vieil édifice de la Banque Royale, rue Young.	Joseph A. Bernier...	Sa Majesté.....	4 déc. 1925. Cinq ans du 1er oct. 1925, renouvelable.	Bureau de poste.	$540.00 par année.
Cornwall—					
Espace dans l'édifice Collegiate Institute.	Commission du Collegiate Institute.	Sa Majesté.....	22 mars 1926. Un an du 2 janv. 1926.	Ministère de la Défense nationale.	$400.00 par année.
Dunnville—					
Deuxième étage de l'édifice sur le côté sud de la rue Lock.	John P. Harrison & Margaret P. Harrison, exécuteurs de la succession Harrison.	Sa Majesté.....	17 juin 1925. Trois ans du 1er mars 1925.	Ministère de la Défense nationale.	$240.00 par année.
Grimsby—					
Partie du 2e étage de l'édifice "Independent".	James A. Livingston	Sa Majesté.....	20 juin 1925. Trois ans du 1er juin 1925, renouvelable.	Ministère de la Défense nationale.	$354.00 par année.

ETAT N° 3.—Propriétés affermées par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1925 au 31 mars 1926—*Suite*

Endroit et description de la propriété	Bailleur	Preneur	Date et durée du bail	A quelle fin	Loyer
Ontario—Suite					
Hamilton—					
Partie de la gare	Ch. de fer Canadien-National.	Sa Majesté	1er mai 1925. Cinq ans du 20 mars 1925.	Bureau de poste.	$150.00 par année.
Espace aux 2e, 3e et 4e étages et au sous-sol, édifice aux nos 16-22, rue King-est.	Exécuteurs de la succession John Lennox.	Sa Majesté	20 janv. 1925. Cinq ans du 1er mars 1926.	Ministère des douanes et de l'accise.	$7,500.00 par année.
Huntsville—					
Espace dans l'édifice public, quand il sera construit sur une partie du lot A.	La municipalité de Huntsville.	Sa Majesté	6 janv. 1926. Durant bon plaisir, de la date d'occupation.	Bureau de poste.	La Couronne payera un loyer proportionnel au coût de l'édifice.
Kingston—					
Espace au premier étage de l'édifice "Bibby".	Herbert D. Bibby.	Sa Majesté	25 avril 1925. Un an du 1er avril 1925.	Ministère des douanes et de l'accise.	$1,500.00 par année.
Kitchener—					
Partie du rez-de-chaussée avec l'usage du sous-sol, édifice "Auditorium".	*Berlin Rink & Auditorium Co., Ltd.*	Sa Majesté	11 juin 1925. Un an du 14 juillet 1925.	Ministère des douanes et de l'accise.	$1,800.00 par année.
Magasin au rez-de-chaussée de l'édifice "Walper", rue King	Joseph Zuber (fils).	Sa Majesté	29 déc. 1925. Six mois du 1er sept. 1925, renouvelable.	Bureau de poste.	$3,197.27 par année.
London—					
Partie de la gare du Canadien-National.	Ch. de fer Canadien-National.	Sa Majesté	16 juin 1925. Cinq ans du 2 juillet 1925.	Bureau de poste.	$210.00 par année.
Ottawa—					
1er, 2e, 3e et 4e étages, moins les chambres 411 et 414, dans l'édifice "Trafalgar".	John C. Brennan.	Sa Majesté	9 avril 1925. Trois ans du 1er mai 1925.	Fins du gouvernement.	$16,880.60 par année.
Sept étages, etc., dans l'édifice "Transportation".	C. Jackson Booth.	Sa Majesté	25 avril 1925. Deux ans du 1er mars 1924.	Fins du gouvernement.	$42,474.84 par année.
2e et 3e étages dans l'édifice "Duford".	Mme Annie Charleson et Jean B. Duford.	Sa Majesté	24 juin 1925. Du 8 juin 1925 au 1er fév. 1929.	Ministère de la Justice.	$7,225.00 par année.
Garage "Imperial", 268 rue Sparks.	Thomas D. McFarlane.	Sa Majesté	29 juin 1925. Un an du 1er mai 1925.	Ministère de la Défense nationale.	$6,116.76 par année.
1er, 2e, 4e et 5e étages et partie du sous-sol de l'édifice "Robinson".	Dr J. S. McKay et *The Toronto General Trust Corporation.*	Sa Majesté	13 août 1925. Trois ans du 18 juin 1925.	Fins du gouvernement.	$15,600.40 par année.
Permission de poser un conduit sous-terrain, en arrière de l'édifice "Langevin".	Sa Majesté	*The Bell Telephone Co. of Canada.*	28 août 1925. Durant bon plaisir.	Entreprise privée.	$1.00 par année.
Edifice n° 105 rue Murray	*McDougal's Limited.*	Sa Majesté	1er octobre 1925. Cinq ans du 1er oct. 1925.	Imprimerie Nationale.	$2,390.00 par année.
2e, 3e, 4e, 5e, 6e et 7e étages de l'édifice "Carling".	*The Sovereign Realty Co.*	Sa Majesté	28 oct. 1925. Cinq ans du 1er juillet 1925.	Ministère de l'Intérieur.	$15,000.00 par année.
2e, 3e et 4e étages de l'édifice "MacDougal".	*Builders Sales, Ltd.*	Sa Majesté	23 nov. 1925. Cinq ans du 21 oct. 1925, renouvelable.	Ministère de la Marine et Pêcheries.	$7,233.45 par année.
Edifice au n° 358 rue Frank avec le lot d'en arrière ainsi que l'étable et le garage et l'usage du passage de 10 pieds.	J. Thorp Blyth.	Sa Majesté	27 nov. 1925. Deux ans du 1er oct. 1925. renouvelable.	Ministères des Mines.	$3,600.00 par année.
Edifice "Vimy" et annexe	*Vimy Realty Co., Ltd.*	Sa Majesté	4 déc. 1925. Cinq ans du 1er sept. 1925.	Ministère de l'Intérieur.	$16,000.00 par année.
1er, 2e, 3e et 4e étages, ainsi que le sous-sol, édifice "Motor", rue Sparks.	Robert L. Blackburn et Russell Blackburn.	Sa Majesté	23 déc. 1925. Trois ans du 1er nov. 1925.	Ministère de l'Intérieur.	$15,393.00 par année.
Garage "Imperial", 268, rue Sparks.	Thomas D. McFarlane.	Sa Majesté	9 janv. 1926. Trois ans du 1er mai 1926.	Ministère de la Défense nationale.	$6,116.76 par année.
Owen Sound—					
Maison en pierre sur le lot 1, à l'angle des rues Ouest et Frost.	Mary E. Traynor.	Sa Majesté	14 déc. 1925. Cinq ans du 1er janv. 1926.	Ministère de la Défense nationale.	$720.00 par année.
Picton—					
Chambre d'en avant, 2e étage de l'édifice sis sur le lot 938, côté sud de la rue Principale.	William A. Dayton.	Sa Majesté	22 août 1925. Un an du 1er sept. 1925.	Ministère du Commerce.	$72.00 par année.

ETAT N° 3.—Propriétés affermées par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1925 au 31 mars 1926—*Suite*

Endroit et description de la propriété	Bailleur	Preneur	Date et durée du bail	A quelle fin	Loyer
Ontario—Suite					
Port Credit—					
Salle de l'*I.O.O.F.*	*Independent Order of Oddfellows N° 385.*	Sa Majesté	4 mai 1925. Deux ans du 28 mars 1925.	Ministère de la Défense nationale.	$300.00 par année.
Sault-Sainte-Marie—					
Edifice aux nos 118-120, rue Brock.	*Kirstin-Hase Co., Ltd.*	Sa Majesté	29 sept. 1925. Trois ans du 1er avril 1925, renouvelable.	Ministère de la Défense nationale.	$1,920.00 par année.
St. Catharines—					
Chambres 31 et 32 au 3e étage de l'édifice de la Banque de la Nouvelle-Ecosse.	Banque de la Nouvelle-Ecosse.	Sa Majesté	26 sept. 1926. Un an du 2 juil. 1925.	Ministère des Finances.	$1,000.00 par année.
Stouffville—					
Partie du rez-de-chaussée de l'édifice "Ratcliffe".	James H. Ratcliffe.	Sa Majesté	13 juin 1925. Un an du 1er juil. 1925.	Bureau de poste.	$350.00 par année.
Toronto—					
Rez-de-chaussée et sous-sol de l'édifice à l'angle des rues Bloor at Markham.	Alexandre Mullin	Sa Majesté	24 juil. 1925. Un an du 1er août 1925.	Bureau de poste.	$2,400.00 par année.
Quatre étages inférieurs et le sous-sol de l'édifice nos 54 et 56, rue Wellington, et 2e, 3e, 4e et 5e étages au n° 52, rue Wellington.	*J. Henry Peters Co. Ltd.*	Sa Majesté	25 août 1925. Un an du 1er mars 1925, renouvelable.	Fins du gouvernement.	$21,600.00 par année.
Partie du rez-de-chaussée de l'édifice sis à l'angle des avenues Danforth et Carlaw.	Harry Lucas	Sa Majesté	22 sept. 1925. Cinq ans du 1er sept. 1925.	Bureau de poste.	$3,300.00 par année.
Rez-de-chaussée et partie du sous-sol de l'édifice sis au n° 1018, avenue St. Clair.	Samuel Alexander et Louis N. Phippen.	Sa Majesté	24 sept. 1925. Trois ans du 7 juin 1925.	Bureau de poste.	$2,400.00 par année.
Partie des lots 23 et 24. Promesse de signer et délivrer le bail, quand on aura fixé la date d'occupation.	*Navy League of Canada.*	Sa Majesté	26 oct. 1925. De la date d'occupation.	Fins du gouvernement.	$1,500.00 par année.
Windsor—					
Hangar à bateaux sur le lot 3, à l'extrémité ouest de l'emplacement du quai public.	Sa Majesté	Ernest Sharon	9 nov. 1925. Douze mois du 9 nov. 1925.	Entreprise privée.	$5.00 par mois.
Manitoba					
Carberry—					
Espace dans la bâtisse à deux étages, sur le lot 7, section 42. Renouvellement du bail n° 14339.	Reginald J. Marvin.	Sa Majesté	2 janv. 1926. Deux ans du 1er oct 1925.	Ministère de l'Intérieur.	$216.00 par année.
Melita—					
Espace au rez-de-chaussée de l'édifice sur le lot 18, section 4. Renouvellement du bail n° 13257.	*Melita Lodge No. 20, I.O.O.F.*	Sa Majesté	21 déc .1925. Un an du 1er avril 1926.	Bureau de poste.	$400.00 par année.
Saint-Boniface—					
Bâtisse en bois sur le lot faisant partie du lot 91 de la paroisse.	*The Rat Portage Lumber Co.*	Sa Majesté	5 mai 1925. Un an du 20 mars 1925.	Ministère de la Défense nationale.	$1,500.00 par année.
Saint-Jacques, Paroisse—					
Hôtel "Deer Lodge"	John S. Vassar, administrateur de la succession de feu R. J. MacKenzie.	Sa Majesté	1er avril 1925. Un an du 1er mai 1925, renouvelable.	Ministère du rétablissement des soldats à l'état civil.	$1,800.00 par année.
Victoria Beach—					
Cinq chalets, nos 1, 2, 3, 4 et 12, sur les lots 15, 16 et 17.	*Victoria Beach Co., Ltd.*	Sa Majesté	29 mai 1925. Du 1er avril 1925 au 1er nov. 1925.	Ministère de la Défense nationale.	$650.00 pour la saison.
Winnipeg—					
Espace au 2e et 3e étages de l'édifice "Tribune".	*The Tribune Publishing Co., Ltd.*	Sa Majesté	21 avril 1925. Un an du 30 avril 1925.	Ministère des douanes et de l'accise.	$12,162.00 par année.
Chambre 505, au cinquième étage de l'édifice "Canada".	Allan Bronfman	Sa Majesté	14 mai 1925. Un an du 1er mai 1925.	Ministère du Travail.	$780.00 par année.
Immeuble portant le n° 267, rue Maryland.	*The Northern Canadian Mortgage Co., Ltd.*	Sa Majesté	23 juin 1925. Un an du 30 juin 1925; renouvelable.	Ministère de la Défense nationale.	$4,800.00 par année.
Espace au sixième étage de l'édifice "Canada".	Allan Bronfman	Sa Majesté	17 sept. 1925. Un an du 1er septembre 1925.	Ministère du Rétablissement des soldats.	$5,400.00 par année.

ETAT N° 3.—Propriétés affermées par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1925 au 31 mars 1926—*Suite*

L'endroit et description de la propriété	Bailleur	Preneur	Date et durée du bail	A quelle fin	Loyer
Manitoba—Fin					
Espace dans le sous-sol de l'édifice "New Union Station".	Ch. de fer Canadien-National.	Sa Majesté.....	9 oct. 1925. Trois ans du 1er sept. 1925.	Bureau de poste.	$1,284.00 par année.
Espace dans l'édifice "Enderton". Renouvellement du bail n° 14534.	*Enderton Investment Co., Ltd.*	Sa Majesté.....	30 déc. 1925. Un an du 1er mai 1925.	Commission de l'établissement des soldats.	$4,000.00 par année.
Bâtisse en bois portant le n° 220, rue Hampton.	John A. Short.....	Sa Majesté.....	18 mars 1926. Un mois du 1er déc. 1925, puis mensuellement.	Ministère de la Défense nationale.	$50.00 par mois.
Deux immeubles et un hangar sur l'avenue Winnipeg.	*The Western Steel Products Ltd.*	Sa Majesté.....	18 mars 1926. Trois ans du 29 déc. 1925.	Ministère de la Défense nationale.	$7,200.00 par année.
Saskatchewan					
Assiniboïa—					
Espace dans le bureau de télégraphe du Pacifique-Canadien, et énergie pour la ligne télégraphique.	La Cie du Ch. de f. Pacifique-Canadien.	Sa Majesté.....	15 sept. 1925. Durant bon plaisir.	Fins du gouvernement.	$25.00 par mois.
Biggar—					
Edifice sur le lot n° 5, section n° 16.	William G. Dunbar.	Sa Majesté.....	15 sept. 1925. Un an du 1er août 1925.	Ministère de la Défense nationale.	$180.00 par année.
Fort Qu'Appelle—					
Edifices sur le lot n° 12, côté nord de la rue Broadway.	Cie Town Hall.....	Sa Majesté.....	26 mars 1926. Un an du 2 février 1926.	Ministère de la Défense nationale.	$180.00 par année.
Kindersley—					
Partie du rez-de-chaussée d'un édifice sur la Deuxième avenue ouest.	*Kindersley Lodge No. 86, A.F. & A.M.*	Sa Majesté.....	13 juin 1925. Deux ans du 1er juillet 1925.	Ministère de la Défense nationale.	$300.00 par année.
Maple Creek					
Partie est de la moitié nord du lot n° 18, côté ouest de la rue Jasper, contenant 1750 pieds carrés. Licence d'occupation et d'usage.	Sa Majesté.....	Chapitre Major Walsh de l'Ordre impérial des Filles de l'Empire.	13 mars 1926. Durant bon plaisir.	Erection d'un monument commémoratif de la guerre.	Gratuit.
Melville—					
Edifice à un étage sur les lots 11 et 12, Troisième avenue.	Meyer Waldman.....	Sa Majesté.....	5 fév. 1926. Cinq ans du 1er déc. 1925.	Bureau de poste.	$1,350.00 par année.
Regina—					
Addition (3046 pds car.) au bout de la gare du P.C., ainsi que 1400 pieds car. additionnels d'espace gratuit.	Ch. de f. Pacifique-Canadien.	Sa Majesté.....	31 déc. 1925. Cinq ans du 9 déc. 1925.	Bureau de poste.	$4,569.00 par année.
Espace de 34 pieds car. à l'arrière d'un édifice à l'angle de la Onzième avenue et de la rue Lorne.	*Saskatchewan Mortgage & Trust Corporation, Ltd.*	Sa Majesté.....	8 mars 1926. Un an du 1er janvier 1926, renouvelable.	Ministère de la Défense nationale.	$780.00 par année.
Espace à l'arrière du rez-de-chaussée de l'édifice "G.W.V.A.".	Association des Vétérans de la Grande Guerre.	Sa Majesté.....	11 mars 1926. Un an du 1er novembre 1925.	Ministère du Commerce.	$1,078.00 par année.
Partie du sous-sol dans un édifice à l'angle de la rue Albert et de la Onzième avenue.	*Saskatchewan Co-Operative Creameries Ltd.*	Sa Majesté.....	20 mars 1926. Un an du 1er février 1926.	Ministère de la Défense nationale.	$900.00 par année.
Saskatoon—					
Troisième étage du bloc Connaught, ainsi que 10 pieds de la partie est du lot 19, section 152.	Frederick A. Blain.	Sa Majesté.....	25 juillet 1925. Un an du 1er juillet 1925.	Commission de l'établissement de soldats.	$4,512.00 par année.
Suites nos 601–602 et 606–607 dans l'édifice "Canada".	*The Imperial Canadian Trust Co.*	Sa Majesté.....	14 déc. 1925. Un an du 1er septembre 1925.	Bureau de poste.	$3,242.40 par année.
Chambre n° 201, édifice Connaught. Renouvellement du bail n° 14396.	Frederick A. Blain.	Sa Majesté.....	24 déc. 1925. Un an du 22 octobre 1925.	Ministère de l'Intérieur.	$384.00 par année.
Trois pièces dans un édifice sis sur les lots nos 24 et 25, sec. 156. Renouvellement du bail n° 14376.	John H. Cameron...	Sa Majesté.....	31 déc. 1925. Un an du 1er novembre 1925.	Ministère du Commerce.	$1,320.00 par année.
Chambre 513, édifice Canada.	*The Imperial Canadian Trust Co.*	Sa Majesté.....	3 fév. 1926. Un an du 1er novembre 1925.	Bureau de poste.	$717.75 par année.
Chambre 514, édifice Canada.	*The Imperial Canadian Trust Co.*	Sa Majesté.....	3 fév. 1926. Un an du 1er novembre 1925.	Bureau de poste.	$300.00 par année.

ETAT N° 3.—Propriétés affermées par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1925 au 31 mars 1926—*Suite*

Endroit et description de la propriété	Bailleur	Preneur	Date et durée du bail	A quelle fin	Loyer
Saskatchewan—Fin					
Swift Current—					
Pièce au rez-de-chaussée d'un édifice à l'angle de l'avenue Railway et de la Première avenue.	Archibald Galbraith	Sa Majesté.....	1er déc. 1925. Six mois du 1er nov. 1925.	Ministère de l'Intérieur.	$25.00 par mois.
Deux pièces au sous-sol du "Lyric Theatre", ave. Central.	*General Financial Corporation of Canada.*	Sa Majesté.....	26 mars 1926. Un an du 1er janvier 1926.	Ministère de la Défense nationale.	$600.00 par année.
Weyburn—					
Edifice en bois, à un étage, lot 4, côté ouest de la Cinquième rue.	Ville de Weyburn, Sask.	Sa Majesté.....	9 juin 1925. Un an du 10 juin 1925.	Ministère de la Défense nationale.	$600.00 par année.
Alberta					
Calgary—					
Edifice au n° 1115, Huitième avenue.	Synode Incorporé du diocèse de Huron.	Sa Majesté.....	1er avril 1925. Deux ans du 1er avril 1925.	Ministère de la Défense nationale.	$900.00 par année.
Chambres 610, 611, 612, 613, 614 et 615, au sixième étage de l'édifice "Lancaster"	James S. Mackie....	Sa Majesté.....	27 août 1925. Un an du 1er mai 1925.	Ministère du Commerce.	$1,901.62 par année.
Marché pour la location d'espace dans l'édifice "Blow".	Thos. H. Blow.....	Sa Majesté.....	4 déc. 1925. Dix ans du 1er sept. 1926.	Ministère du rétablissement des soldats dans la vie civile.	$17,404.00 par année.
Sous-sol dans l'édifice "Hickman".	Bartholomew O. Wright.	Sa Majesté.....	20 mars 1926. Du 1er novembre 1925 au 1er juin 1926.	Ministère de l'Intérieur.	$40.00 par mois.
Claresholm—					
Le rez-de-chaussée moins une pièce dans l'édifice "G.W.-V.A.".	Administrateurs de l'Association des Vétérans de la Grande Guerre.	Sa Majesté.....	15 déc. 1925. Trois ans du 30 juin 1925, renouvelable.	Ministère de la Défense nationale.	$180.00 par année.
Edmonton—					
Chambres nos 201 et 202, au premier étage, et 80 pds car. au rez-de-chaussée dans l'édifice "Alexander".	George Pheasey et Charles C. Batson	Sa Majesté.....	16 mai 1925. Un an du 31 mars 1925.	Ministère du Commerce.	$540.00 par année.
Troisième et quatrième étages de l'édifice portant le n° 9905, avenue Jasper.	Blowey-Henry Co.	Sa Majesté.....	20 fév. 1926. Du 1er janvier 1926 au 1er août 1929.	Ministère de l'Intérieur.	$7,150.00 par année.
Lethbridge—					
Garage en brique à l'angle de la Sixième rue et de la Sixième avenue.	Mme Margaret Henderson.	Sa Majesté.....	29 avril 1925. Deux ans du 30 avril 1925.	Ministère de la Défense nationale.	$1,800.00 par année.
Naton—					
Pièce dans l'édifice du théâtre "Rex", rue Shaw.	James Cuthbertson.	Sa Majesté.....	14 déc. 1925. Trois ans du 15 mai 1925.	Ministère de la Défense nationale.	$150.00 par année.
Redcliff—					
Rez-de-chaussée et sous-sol d'un immeuble sis sur le lot 36, section 86.	Harold O. Wheeler..	Sa Majesté.....	1er mai 1925. Un an du 1er juin 1925.	Ministère de la Défense nationale.	$240.00 par année.
Colombie-Britannique					
Constance Cove—					
Lot de grève contenant 0.23 acre à Esquimalt.	Sa Majesté.....	*Yarrows, Ltd.*...	27 mai 1925. Dix ans du 1er mai 1925.	Entreprise privée.	$100.00 par année.
Esquimalt, district d'—					
Une partie des lots suburbains 52 et 53, section 21, contenant 1 acre.	*Yarrows, Ltd*.....	Sa Majesté.....	15 juillet 1925. Sept mois du 15 juillet 1925.	Fins du gouvernement.	$1.00
Kerrisdale—					
Trois magasins portant les nos 2140-2142-2144, sur la Quarante et unième avenue.	*Kerrisdale Masonic Hall, Ltd.*	Sa Majesté.....	11 juin 1925. Trois ans du 1er mai 1925.	Bureau de poste.	$1,800.00 par année.
Mission City—					
Edifice à un étage sur le lot 21, section 81.	*Mission City Athletic Association.*	Sa Majesté.....	30 mai 1925. Un an du 1er mai 1925.	Ministère de la Défense nationale.	$300.00 par année.
Penticton—					
Rez-de-chaussée d'un immeuble à deux étages, sur le lot n° 2, section 15, rue Principale.	John Power, seul administrateur du *Masonic Syndicate.*	Sa Majesté.....	21 sept. 1925. Un mois du 15 mai 1925, puis mensuellement.	Ministère de la Défense nationale.	$25.00 par mois

ETAT N° 3.—Propriétés affermées par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1925 au 31 mars 1926—*Fin*

Endroit et description de la propriété	Bailleur	Preneur	Date et durée du bail	A quelle fin	Loyer
Colombie-Britannique—Fin					
Powell River— Partie d'un lot de grève voisin de l'abord du quai.	Sa Majesté.....	George E. McFall.	14 avril 1925. Quinze ans du 14 avril 1925.	Entreprise privée.	$50.00 par année.
Prince Rupert— Espace dans le sous-sol d'un immeuble portant le n° 219, Deuxième avenue. Renouvellement du bail n° 14511.	Stanley E. Parker..	Sa Majesté.....	26 fév. 1926. Deux ans du 1er avril 1926.	Ministère de la Défense nationale.	$360.00 par année.
Revelstoke— Chambres nos 1, 2, 4 et 5 dans l'édifice sis sur les lots 15 et 16, avenue Mackenzie.	La Banque Canadienne du Commerce.	Sa Majesté.....	30 juin 1925. Un mois du 1er avril 1925, puis mensuellement.	Ministère de l'Intérieur.	$75.00 par mois.
Vancouver— Dernier étage et sous-sol dans l'immeuble sis à l'angle sud-est des rues Pender et Howe.	Frederick S. Rivers.	Sa Majesté.....	6 oct. 1925. Trois ans du 1er avril 1925.	Ministère de la Défense nationale.	$3,300.00 par année.
Deux magasins au rez-de-chaussée d'un immeuble portant les nos 1046-1048 *Commercial Drive.*	John A. Campbell..	Sa Majesté.....	30 mars 1926. Cinq ans du 1er janv. 1926.	Bureau de poste.	$1,800.00 par année.

GALERIE NATIONALE DU CANADA

Eric Brown, directeur

Le travail de la Galerie Nationale du Canada s'est continué d'une manière active dans le même sens que par les années précédentes, et il accuse un progrès considérable dans le triple but de l'institution, à savoir: premièrement, recueillir à Ottawa une belle et importante collection d'œuvres d'art modernes et anciennes; deuxièmement, contribuer à "l'encouragement et à la culture, au Canada, d'un goût plus juste pour les choses de l'art," et, troisièmement, promouvoir les productions artistiques au Canada et faire connaître et apprécier l'art canadien, tant à l'étranger qu'au pays.

Bien que les crédits votés pour les fins de la Galerie Nationale, au cours de l'année, fussent encore fixés à $75,000, la première partie du programme fut exécutée dans la pleine mesure des fonds disponibles, alors qu'on a fait l'acquisition de plusieurs œuvres remarquables. Il ne faut pas oublier qu'aux prix actuels et dans des conditions ordinaires, la somme affectée à l'achat d'œuvres d'art ne serait pas même suffisante pour obtenir celle d'un vieux maître. C'est parce qu'on a été en mesure de tirer avantage de circonstances extraordinaires, que la Galerie Nationale a pu réussir à se procurer plusieurs des œuvres de valeur énumérées plus bas.

La méthode suivie pour l'achat d'œuvres canadiennes destinées à la collection nationale a été considérablement améliorée. Autrefois, un petit comité du Conseil d'administration choisissait des œuvres, à chacune des exhibitions individuelles, à mesure qu'elles avaient lieu. Voici comment on procède actuellement: un comité du Conseil, accompagné du directeur, visite toutes les exhibitions reconnues et y choisit les œuvres qu'il considère les meilleures. Les propriétaires des œuvres ainsi choisies sont ensuite invités à les déposer à une exhibition spéciale, qui a lieu à Ottawa une fois par année. Le Conseil en entier choisit alors avec soin des œuvres, qui sont achetées pour la Galerie Nationale. A part les autres avantages évidents d'une telle manière de procéder, ce plan fournit à Ottawa l'occasion d'avoir une exhibition imposante et représentative des œuvres canadiennes qui sont produites, occasion dont les autres villes, on l'espère, pourront plus tard profiter.

Le système consistant à prêter des tableaux pour fins d'exhibitions a été continué comme par le passé, et on constate qu'en divers endroits, on commence à construire des galeries d'art convenables ou à faire des plans pour leur construction, et que partout il se produit un réveil considérable dans le domaine artistique. Une importante collection de peintures par des artistes contemporains anglais a été recueillie, en Angleterre, par la Galerie Nationale, et après avoir été mise en exhibition à Ottawa, elle fut montrée à Montréal, Toronto et Winnipeg. On se propose de développer ce travail, à l'avenir, afin que le Canada puisse admirer les meilleures œuvres d'art qui sont produites de temps à autre à l'étranger.

De nombreuses conférences ont été données au cours de l'année à Ottawa et ailleurs. Une série de conférences écrites, illustrées par quarante à soixante bonnes plaques de lanterne magique, a été organisée. Ces conférences sont surtout destinées aux centres où il est impraticable d'envoyer des conférenciers. Elles sont fournies gratuitement et sont devenues un puissant facteur dans la diffusion de renseignements sûrs concernant les choses de l'art.

Comme on l'a dit dans le rapport de l'année dernière, une des principales entreprises de la Galerie Nationale fut l'administration de la Section canadienne des beaux arts à l'exposition de l'empire britannique. La tournée des galeries provinciales d'Angleterre, inaugurée en novembre 1924, s'est terminée en avril 1925, et une collection spéciale de tableaux canadiens, vingt-cinq en tout, choisis par le gouvernement belge, a été envoyée à Gand comme faisant partie de la contribution anglaise à l'exposition internationale tenue en cet endroit. Ceci constitue un honneur signalé pour les artistes canadiens et est une preuve de la haute estime dont on entoure les arts canadiens, à l'étranger, étant donné que la section britannique comprenait seulement 125 tableaux, dont vingt-cinq de provenance canadienne, nul autre Dominion britannique n'ayant été invité à y participer.

La Galerie Nationale a aussi entrepris d'organiser et d'administrer la Section canadienne des arts à Wembley. La manière dont les artistes canadiens se sont rendus à l'appel a été même plus encourageante qu'elle ne l'avait été précédemment, et, comme résultat, on a réussi à produire une exhibition d'une valeur artistique plus grande et d'une nature plus homogène, exhibition qui a été l'objet d'une appréciation favorable de la part des critiques de Londres. Comme l'année dernière, l'exhibition canadienne a été invitée à plusieurs des galeries principales d'Angleterre, et a déjà été montrée à Londres, York et Rochdale, et sera aussi exposée à Bradford, Manchester et Sheffield. Comme conséquence directe des exhibitions ainsi organisées par la Galerie Nationale, des artistes canadiens ont été invités à exposer leurs travaux à l'exposition internationale à Pittsburg, à Los Angeles et à Philadelphie, et à participer à d'autres expositions étrangères importantes.

Voici la liste des principales acquisitions faites au cours de l'année:—

PEINTURES À L'HUILE

Le Christ avec les anges	Paolo Véronèse (1528-1588).
Portrait de Mary Nevill	Hans Eworth (Flamand) XVIe siècle.
Portrait d'un gentilhomme	Sebastiano del Piombo (1485-1547).
Portrait d'une vieille femme	Pierre-Paul Rubens (1577-1640).
Baptême du Christ	Attribué à Benedetto Castiglione (1616-1670).
Jeune Canadienne	Gertrude des Clayes.
Soleil d'après-midi, lac Supérieur	Lawren Harris.
Mars	Mabel Lockerby.
Port St. Anthony, Terreneuve	F. H. McGillivray, A.R.C.A.
Susy	Edwin H. Holgate.
Académies	Regina Seiden.
Caribou sautant	Arthur Heming.
Comment nous voyagions	Arthur Heming.
Québec, vu de Lévis	Robert H. Pilot, A.R.C.A.
Le village	Mabel May, A.R.C.A.
Pointe-Lévis, Québec	Kathleen Morris.
Loup traversant un lac	Frank Hennessey.
La montagne	Harold Beament.
Midi dans les collines	A. H. Robinson, R.C.A.
Vent de septembre	Arthur Lismer, A.R.C.A.
Paysage d'été	A. J. Casson.
Anna	Lilias T. Newton, A.R.C.A.
Printemps, Québec	A. Y. Jackson, R.C.A.
Porte San Frediano, Florence	Emily Coonan.
Baron Byng de Vimy	John S. Sargent, R.A. (1852-1925).
Très hon. Augustine Birrell, C.P.	Ambrose McEvoy, A.R.A.
Vénitienne	J. W. Morrice, R.C.A. (1864-1924).
La Bretonne	J. W. Morrice, R.C.A. (1864-1924).
Marché	J. W. Morrice, R.C.A. (1864-1924).
Douze panneaux	J. W. Morrice, R.C.A. (1864-1924).
Neuf esquisses	J. W. Morrice, R.C.A. (1864-1924).

AQUARELLES ET PASTELS

La toilette (pastel)	Henry Tonks.

SCULPTURE

Femme de Caughnawaga (bronze)	Aurèle de Foy Suzor-Côté, R.C.A.

ESTAMPES ET DESSINS

"Liber Studiorum" (88 estampes)	J. M. W. Turner.
Le Christ à Emmaüs	Rembrandt van Rijn.
Grande chasse aux lions	Rembrandt van Rijn.
Le porte-étendard	Hendrich Goltzius.
Josse de Momper	Antoine Van Dyck.
La Vierge entendant l'annonciation	Martin Schongauer.
Covent Garden	Thomas Rowlandson.
Tourniquet de Whitechapel	Thomas Rowlandson.

On a expédié des tableaux aux endroits suivants, pour fins d'exhibitions:—

Halifax, N.-E.	*Nova Scotia College of Art.* (25 tableaux).
Fort-William, Ont.	La bibliothèque publique. (18 tableaux).
Guelph, Ont.	Le collège agricole d'Ontario. (20 tableaux).
London, Ont.	L'association d'expositions de l'ouest. (18 tableaux).
Napanee, Ont.	Le *Collegiate Institute.* (21 tableaux).
Stratford, Ont.	La bibliothèque publique. (18 tableaux).
Walkerville, Ont.	La bibliothèque Willistead. (20 tableaux).
Winnipeg, Man.	La galerie des arts de Winnipeg. (20 tableaux).
Moose Jaw, Sask.	La bibliothèque publique. (18 tableaux).
Edmonton, Alta.	Le musée des arts d'Edmonton. (23 tableaux).
New Westminster, C.-B.	L'exposition provinciale. (23 tableaux).
Prince Rupert, C.-B.	L'association agricole et industrielle du nord de la C.-B. (20 tableaux).
Victoria, C.-B.	Association des arts et des métiers. (20 tableaux).

EXPOSÉ FINANCIER

Crédits votés	$ 75,000 00	
Acquisitions		$ 53,247 14
Salaires et gages		6,042 35
Entretien général		15,707 51
Non dépensé		3 00
	$ 75,000 00	$ 75,000 00

DOMINION DU CANADA

RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX

Pour l'année financière commencée le 1er avril 1925 et terminée le 31 mars 1926

Soumis conformément aux dispositions des Statuts revisés du Canada, 1906, chapitre 35, article 33

OTTAWA
F. A. ACLAND
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1927

A Son Excellence le Très Honorable baron Byng de Vimy, G.C.B., G.C.M.G., M.V.O., général, Gouverneur général et Commandant en chef du Dominion du Canada.

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE,

Le soussigné a l'honneur de présenter à Votre Excellence le rapport annuel du ministère des Chemins de fer et Canaux du Canada pour l'année financière terminée le 31 mars 1926.

C. A. DUNNING,
Ministre des Chemins de fer et Canaux.

26195—1½

TABLE DES MATIÈRES

		Page
1.	Rapport du sous-ministre	5
2.	Rapport annuel des chemins de fer Nationaux	19
3.	Rapport annuel distinct des chemins de fer du Gouvernement canadien.	51
4.	Rapport annuel du chemin de fer Vermont-Central	60
5.	Tableau de l'exploitation et des recettes des embranchements des chemins de fer Nationaux du Canada	66
6.	Rapport annuel du comptable du ministère	67
7.	Rapport annuel de l'ingénieur en chef sur l'état des canaux	89

RAPPORT

DU

SOUS-MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX

POUR L'ANNÉE FINANCIÈRE TERMINÉE LE 31 MARS 1926

A l'honorable C. A. DUNNING,
Ministre des Chemins de fer et Canaux.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel du ministère des Chemins de fer et Canaux couvrant l'année financière terminée le 31 mars 1926. Les chapitres du rapport qui traitent de l'exploitation des chemins de fer Nationaux s'appliquent nécessairement à l'année civile 1925.

Le rapport du Vermont-Central, qui est exploité séparément mais contrôlé par les chemins de fer Nationaux, est également pour l'année civile; cependant le rapport du comptable du ministère et celui de l'ingénieur en chef sont pour l'année financière. Le rapport du Commissaire de la Voierie, qui est demandé en grand nombre par les diverses provinces, est de nouveau imprimé séparément.

PARCOURS MILLIAIRE LE 31 DÉCEMBRE 1925

Le rapport des chemins de fer Nationaux du Canada ne traite que des résultats de l'exploitation du parcours milliaire du réseau, car les profits ou pertes des propriétés exploitées séparément sont compris dans l'Etat des Recettes des chemins de fer Nationaux. Les statistiques de l'exploitation de la voie ferrée, les quantités de marchandises transportées et les moyennes n'ont trait qu'au parcours milliaire du réseau. Au 31 décembre 1924, ce réseau comprenait 21,872.19 milles de voie ferrée, tandis qu'au 31 décembre 1925 il se chiffrait à 22,191.77 milles, soit une augmentation de 319.58 milles. Cette augmentation est répartie comme suit:—

	Milles
Augmentation nette, lignes possédées	564·82
Augmentation nette, droit de passage	57·23
Total	592·05
Diminution nette, lignes louées	272·47
Total, augmentation nette	319·58

Suivent les variations dans le parcours milliaire régional, au cours de l'année:

	Milles
Augmentation nette, région de l'Atlantique	8·10
Augmentation nette, région de l'Ouest	334·70
Total	342 80
Diminution nette, région Centrale	23·22
Total, augmentation nette	319·58

La diminution dans la région Centrale s'explique par l'abandon de voies parallèles construites dans l'Ontario sous le régime de la propriété privée. L'augmentation dans l'Ouest représente le nombre de milles ajoutés par l'exécution du programme de construction autorisé par le Parlement il y a deux ans. Au cours de 1925 on a dépensé $6,743,164.83 sur ces embranchements comme suit:—

	Milles
Remblai	166·6
Posage de rails	355·0
Ballastage	238·5

Un état détaillé du travail accompli sur ces entreprises et des dépenses faites à ce sujet est compris dans le rapport du ministère.

Le réseau comprend 22,191.77 milles de première grande voie et 1,260.84 milles de seconde grande voie. Suit un sommaire du parcours milliaire de la première grande voie, par régions et districts:—

	Milles	Milles
Division de l'Atlantique		2,811·93
Division centrale—		
District de Québec	1,994·89	
District de Montréal	1,575·31	
District du Nord-Ontario	2,145·73	
District du Sud-Ouest de l'Ontario	1,930·09	
		7,646·02
Lignes du Grand Trunk Western		991·69
Division de l'Ouest—		
District du Manitoba	3,910 92	
District de la Saskatchewan	3,283·25	
District d'Alberta	2,100·99	
District de la Colombie-Britannique	1,446·97	
		10,742·13
Total du nombre de milles de voie exploitée à la vapeur		22,191·77

VAPEUR

	Milles
Chemin de fer Central Vermont	493·02
Chemin de fer, Thousand Island	6·00

ELECTRIQUE

Chemins de fer électriques nationaux du Canada—	
Toronto Suburban	56·86
Niagara, St-Catharines et Toronto	62·09
Montreal and Southern Counties	57·29
Oshawa	9·98
Total du parcours milliaire, toutes les lignes	22,877·91

EXPLOITATION, 1925

Rien n'indiquait au cours des six premiers mois de l'année 1925 que les résultats de l'exploitation des chemins de fer Nationaux du Canada seraient des meilleurs. Pendant ces six premiers mois les résultats furent inférieurs à ceux de l'année précédente. Les affaires s'améliorèrent considérablement durant les derniers six mois et le trafic augmenta en conséquence; de plus les économies instituées par le bureau de direction firent baisser les dépenses, et en dernier lieu la récolte fut abondante au Canada. Les recettes nettes de l'année, provenant de l'exploitation des chemins de fer (y compris le Vermont Central), se chiffraient à $33,370,135.56, tandis que celles de 1924 n'atteignaient que $18,326,876.44, et la somme de $30,855,386.94 fut portée au compte des frais fixes comparativement à la somme de $15,001,534.56 l'année précédente. Les frais fixes se sont chiffrés à $73,122,906.65, dont $40,966,558.73 représentent des intérêts dus au public. Le chemin de fer put ainsi couvrir les trois quarts des intérêts dus sur la somme de $931,329,302.74 engagée par le public dans le réseau du National Canadien proprement dit. Le Parlement, croyant que les besoins du chemin de fer augmenteraient au cours de l'année, vota la somme de $50,000,000 pour les chemins de fer dans le budget de 1925-26. Les intérêts dus au Gouvernement se chiffrèrent à $31,450,381.89 pour 1925. Le chemin de fer n'a pas été en état de solder cette somme, et comme par le passé elle a été ajoutée à la dette due au Gouvernement par le National Canadien. Au 31 décembre 1925, les chemins de fer Nationaux devaient la somme suivante au Dominion du Canada.

Dette consolidée, non arrivée à maturité	$	33,048,000 00
Certificats du Liquidateur du Grand-Tronc-Pacifique		53,768,865 94
Prêts du Dominion du Canada		485,868,669 13
Total	$	572,685,535 07
Intérêt accumulé sur ce qui précède, mais non payé		161,861,502 08
Compte des appropriations, c. de f. du Gouvernement canadien		453,935,303 43
Total	$	1,188,482,341 48

L'intérêt n'est pas accumulé sur la somme de cent soixante et un millions d'intérêt non payé, ni sur le compte des appropriations des chemins de fer du Gouvernement canadien, qui furent construits par le Canada à titre de travaux publics.

Le total du déficit pour toutes les lignes s'est chiffré à la somme de $42,267,519.71 en 1925, comparativement à la somme de $55,757,481.73 en 1924, en dépit d'une augmentation de $2,363,890.42 en frais fixes. Cela ne veut pas dire que le Gouvernement a été obligé de voter quarante-deux millions pour combler le déficit de 1925, car comme nous l'avons déjà fait remarquer, ce déficit comprend trente et un millions en intérêt dû au Gouvernement qui, n'étant pas payé, a été ajouté à la dette des chemins de fer Nationaux envers le Gouvernement. Le déficit en question ne constitue pas la seule augmentation à la dette des chemins de fer Nationaux en 1925, car l'augmentation de la dette à long terme se chiffre à $63,630,126.52 pour l'année. De cette somme $17,416,219.94 sont dus au public et imputables en grande partie à la construction d'embranchements et du viaduc de Toronto, et $46,213,906.58 sont dus au Gouvernement, dont plus de trente et un millions représentent les intérêts dont il a déjà été question.

Suit un état du compte des recettes des chemins de fer Nationaux du Canada, y compris le Vermont Central, pour les années terminées le 31 décembre 1925 et 1924. Les résultats de l'exploitation des lignes canadiennes et américaines des chemins de fer Nationaux du Canada sont donnés séparément:—

RECETTES BRUTES D'EXPLOITATION

	1925	1924
Chem. de fer Nationaux du Canada, lignes canadiennes	$ 208,218,920 82	$ 201,224,493 13
Chem. de fer Nationaux du Canada, lignes des E.-U..	36,752,281 79	34,363,689 42
Total, réseau des chem. de fer Nation. du Canada	$ 244,971,202 61	$ 235,588,182 55
Réseau du Vermont Central	8,463,639 14	8,380,752 39
Total	$ 253,434,841 75	$ 243,968,934 94

DÉPENSES BRUTES D'EXPLOITATION

Chem. de fer Nationaux du Canada, lignes canadiennes	$184,373,201 44	$ 189,460,403 90
Chem. de fer Nationaux du Canada, lignes des E.-U..	28,333,586 38	28,883,527 17
Total, réseau des chem. de fer Nation. du Canada.	$ 212,706,787 82	$ 218,343,931 07
Réseau du Vermont Central	7,357,918 37	7,298,127 43
Total	$ 220,064,706 19	$ 225,642,058 50

RECETTE OU DÉFICIT NET D'EXPLOITATION FERROVIAIRE

Chem. de fer Nationaux du Canada, lignes canadiennes	$ 23,845,719 38	$ 11,764,089 23
Chem. de fer Nationaux du Canada, lignes des E.-U..	8,148,695 41	5,480,162 25
Total, réseau National du Canada	$ 32,264,414 79	$ 17,244,251 48
Réseau du Vermont Central	1,105,720 77	1,082,624 96
Total	$ 33,370,135 56	$ 18,326,876 44

TAXES ACCUMULÉES, RECETTES NON RECOUVRABLES ET RECETTES DIVERSES

Chem. de fer Nationaux du Canada, lignes canadiennes	$ 3,048,206 96	$ 3,471,164 64
Chem. de fer Nationaux du Canada, lignes des E.-U..	1,338,865 14	1,538,069 82
Total, réseau National du Canada	$ 4,387,072 10	$ 5,009,234 46
Vermont Central	238,665 04	230,656 79
Total	$ 4,625,737 14	$ 5,239,891 25

RECETTE OU DÉFICIT TOTAUX D'EXPLOITATION

	1925	1926
Chem. de fer Nationaux du Canada, lignes canadiennes	$ 20,797,512 42	$ 8,292,924 59
Chem. de fer Nationaux du Canada, lignes des E.-U..	7,079,830 27	3,942,092 43
Total, réseau National du Canada	$ 27,877,342 69	$ 12,235,017 02
Vermont Central	867,055 73	851,968 17
Total	$ 28,744,398 42	$ 13,086,985 19

RECETTES NON D'EXPLOITATION OU FRAIS NETS

Chem. de fer Nationaux du Canada, lignes canadiennes	$ 9,119,271 05	$ 9,298,130 99
Chem. de fer Nationaux du Canada, lignes des E.-U..	*6,552,760 93*	*6,760,820 09*
Total, réseau National du Canada	$ 2,566,510 12	$ 2,537,310 90
Vermont Central	*455,521 60*	*622,761 59*
Total	$ 2,110,988 52	$ 1,914,549 31

RECETTES OU DÉFICIT TOTAUX, FRAIS FIXES NON RÉDUITS

Chem. de fer Nationaux du Canada, lignes canadiennes	$ 29,916,783 47	$ 17,591,055 58
Chem. de fer Nationaux du Canada, lignes des E.-U..	527,069 34	*2,818,727 66*
Total, réseau National du Canada	$ 30,443,852 81	$ 14,772,327 92
Vermont Central	411,534 13	229,206 58
Total	$ 30,855,386 94	$ 15,001,534 50

FRAIS FIXES

Chem. de f. Nationaux du Canada, lignes canadiennes—		
Intérêt dû au public	$ 39,539,506 95	$ 37,459,173 25
Intérêt dû au gouvernement	31,450,381 89	31,271,043 00
	$ 70,989,888 84	$ 68,730,216 25
Chem. de fer Nationaux du Canada, lignes des E.-U.—		
Intérêt dû au public	$ 898,728 39	$ 902,530 89
Réseau National du Canada	$ 71,888,617 23	$ 69,632,747 14
Vermont Central, dû au public	528,323 39	538,922 04
Vermont Central, dû au réseau National du Canada..	705,966 03	587,347 05
	$ 1,234,289 42	$ 1,126,269 09
Total, chemins de fer Nationaux du Canada et Vermont Central	$ 73,122,906 65	$ 70,759,016 23

DÉFICIT TOTAL

Chem. de fer Nationaux du Canada, linges canad....	$ *41,073,105 37*	$ *51,139,160 67*
Chem. de fer Nationaux du Canada, lignes des E.-U...	*371,659 09*	*3,721,258 55*
Total, réseau National du Canada	$ *41,444,764 42*	$ *54,860,419 22*
Vermont Central	*822,755 29*	*897,062 51*
Déficit total	$ *42,267,519 71*	$ *55,757,481 73*

SITUATION FINANCIÈRE AMÉLIORÉE

Dans le rapport de l'an dernier, on a attiré l'attention sur l'amélioration sensible constatée dans les résultats obtenus par les chemins de fer Nationaux au cours d'une période de cinq ans. Le progrès en 1925 a été encore plus remarquable, et il y a lieu d'espérer qu'en 1926 la direction des chemins de fer Nationaux sera en mesure de payer tous les frais d'intérêt à même les recettes, ce qui voudra dire qu'on aura pu couvrir ces frais pour la première fois sans avoir recours à des emprunts du Gouvernement ou du public. L'amélioration déjà signalée a été graduelle, mais sûre et substantielle. On

peut la constater à bien des points de vue. Par exemple, au cours de l'année financière 1921-22, il a fallu verser $183,821,395.92 au compte des Chemins de fer Nationaux. En 1925-26, le gouvernement n'a eu besoin que de dix millions. La modicité relative de cette dernière somme dépend, pour une part, du fait qu'on a cessé d'emprunter pour la construction des embranchements et pour le financement du terminus et du viaduc de Toronto. Cette cessation paraît dans le budget de l'année financière fédérale précédente, mais elle compte dans l'année civile du chemin de fer. Le fait de baser les comparaisons sur l'année civile n'empêche pas de constater l'amélioration. Ainsi, en 1920, on a ajouté $145,644,048 aux dettes consolidée et non consolidée des chemins de fer, dont la somme de $14,346,831 représentait de l'intérêt dû et non payé au gouvernement et $131,297,217 constituait l'ensemble des autres dettes. En 1925, on a ajouté aux dettes consolidée et non consolidée des chemins de fer $63,376,998, dont $31,450,381 comprenait les intérêts dus au gouvernement, et $31,926,617, un débours réel. Au point de vue de la dépense en espèces c'est-à-dire de l'accroissement de la dette du chemin de fer, l'amélioration dans les chiffres de 1925 sur ceux de 1920 a donc été de cent millions de dollars. Pendant l'année civile 1920, le déficit d'exploitation a été de $34,532,701.76. En 1925, il y a eu un excédent (lignes du réseau) de $32,264,414.79, soit une amélioration de 66 millions. Pendant cette période, l'augmentation des frais fixes a été de $26,486,467.26, soit 40 millions de moins que l'amélioration des résultats d'exploitation. L'augmentation annuelle moyenne des recettes d'exploitation pendant les cinq dernières années a été de $13,359,423.31, tandis que l'augmentation moyenne annuelle des frais fixes pendant le même laps de temps a été de $5,297,293.45. Autrement dit, l'augmentation des frais fixes en 1921 a été de $10,040,646.04 sur ceux de 1920, mais celle de 1925 sur 1924 n'a été que de $2,255,870.09, soit moins d'un quart de l'augmentation d'il y a cinq ans. Dans certains milieux, on craignait que l'accroissement des frais fixes ne soit assez fort et assez rapide pour embourber le chemin de fer national et rendre impossibles les améliorations. Mais cette crainte n'a pas été justifiée.

Le déficit total (tous frais comptés) qui, en 1920, était de $80,478,828 baissait à $41,444,764.42 en 1925. Et sur cette dernière somme, comme nous l'avons déjà expliqué, $31,450,381 était une écriture des intérêts dus au gouvernement qui contrôle les propriétés sur lesquelles ont été gagés les prêts portant ces intérêts. Il y a six ans, lorsque le déficit total était de 80 millions, l'intérêt dû au gouvernement n'était que de $14,346,831. A part cette écriture des intérêts dus au gouvernement, le déficit total de 1920 aurait été de soixante et six millions tandis qu'en 1925 il n'était que de dix millions.

En 1925, un comité spécial du Sénat a fait remarquer que l'accroissement des obligations du chemin de fer National dans les six dernières années avait été dans les cent millions annuellement. D'après le rapport de ce comité, rien ne garantissait que sous le régime actuel cette dépense diminuerait prochainement d'une manière sensible. Au cours des six dernières années, les dettes consolidée et non consolidée du chemin de fer National se sont élevées à $636,655,760.21. Mais sur cette somme $153,105,854 représentait les intérêts dus au gouvernement, lesquels ont été ajoutés à la dette du chemin de fer. Cela ne représente pas une dépense réelle. C'est une écriture de tenue de livres nécessitée seulement par les exigences de la comptabilité des chemins de fer. A part ces intérêts du gouvernement, l'augmentation de la dette des chemins de fer au cours des six dernières années, s'est élevée à $483,096,636. Mais cette somme comprend toutes les dépenses à porter au compte de capital et de ce fait représente beaucoup plus que des déficits. Pendant la période en question, pas moins de $265,068,560 ont servi à des améliorations de propriété: nouvelles constructions, améliorations, achat de propriété, nouveau matériel. Au lieu de 100 millions, l'augmentation des dettes consolidée et non consolidée des chemins de fer Nationaux en 1925, comme nous l'avons déjà dit, était une affaire de $31,926,617, si l'on retranche l'écriture des intérêts non payés au gouvernement.

CHIFFRES QUI MONTRENT L'AMÉLIORATION DES RÉSULTATS

Ce qui précède constitue un exposé sommaire du tableau statistique suivant qui intéressera sans doute ceux qui étudient la situation des chemins de fer Nationaux.

RÉSULTATS D'EXPLOITATION

	$ c.
Année civile 1920—Déficit	*34,532,701 76*
" 1921—Déficit	*11,543,577 69*
" 1922—Surplus	2,886,711 55
" 1923— "	20,430,649 08
" 1924— "	17,244,251 48
" 1925— "	32,264,414 79

DÉFICIT TOTAL, TOUS FRAIS COMPTÉS—ANNÉES CIVILES

	$ c.
1920	80,478,828 00
1921	69,866,585 00
1922	57,960,097 78
1923	51,697,674 94
1924	54,860,419 22
1925	41,444,764 42
Grand total du déficit	356,308,369 36

AUGMENTATION DES DETTES CONSOLIDÉE ET NON CONSOLIDÉE

Année civile	Dette envers le public	Dette envers le gouvernement (y compris les intérêts)	Total
	$ c.	$ c.	$ c.
1920	19,419,237 62	126,224,810 58	145,644,048 20
1921	10,278,767 98	122,642,486 83	132,921,254 81
1922 (déc.)	*26,326,305 07*	85,654,123 70	59,327,818 63
1923	18,595,912 04	97,437,273 96	116,033,186 00
1924	90,814,026 70	28,085,159 35	118,899,186 05
1925	17,416,219 94	46,213,906 58	63,630,126 52
Totaux	130,197,859 21	506,457,901 00	636,655,760 21

AJOUTÉS AUX DETTES CONSOLIDÉE ET NON CONSOLIDÉE

Année civile	Intérêts dus au gouvernement	Autres dettes	Augmentation totale
	$ c.	$ c.	$ c.
1920	14,346,831 00	131,297,217 00	145,644,048 00
1921	20,966,781 00	111,954,473 00	132,921,254 00
1922	24,912,875 00	34,414,943 00	59,327,818 00
1923	30,157,943 00	85,875,243 00	116,033,186 00
1924	31,271,043 00	87,628,143 00	118,899,186 00
1925	31,450,381 00	31,926,617 00	63,376,998 00
	153,105,854 00	483,096,636 00	636,202,490 00

CROISSANCE DES FRAIS FIXES

Année civile	Intérêts dus au public	Intérêts dus au gouvernement	Total des intérêts
	$ c.	$ c.	$ c.
1920	31,055,318 28	14,346,831 69	45,402,149 97
1921	34,476,014 02	20,966,781 99	55,442,796 01
1922	34,652,324 38	24,912,875 88	59,565,200 26
1923	35,041,380 28	30,157,943 67	65,199,323 95
1924	38,361,704 14	31,271,043 00	69,632,747 14
1925	40,438,235 34	31,450,381 89	71,888,617 23
	214,024,976 44	153,105,858 12	367,130,834 56

Comparaison entre l'augmentation des recettes d'exploitation et l'accroissement annuel des frais fixes:—

Années civiles	Accroissement annuel des recettes d'exploitation	Augmentation annuelle des frais fixes	Dû au public	Dû à l'État
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1921 sur 1920	22,989,124 07	10,040,646 04	3,420,695 74	6,619,950 30
1922 " 1921	14,430,289 24	4,122,404 25	176,310 36	3,946,093 89
1923 " 1922	17,543,937 53	5,634,123 69	389,055 90	5,245,067 79
1924 " 1923	*3,186,397 60*	4,433,423 19	3,320,323 86	1,113,099 33
1925 " 1924	15,020,163 31	2,255,870 09	2,076,531 20	179,338 89
Total	66,797,116 55	26,486,467 26	9,382,917 06	17,103,550 20
Moyenne	13,359,423 31	5,297,293 45	1,876,583 41	3,420,710 04

DÉPENSES AU COMPTE DE PLACEMENT

Amélioration de la propriété du chemin de fer National par nouvelles constructions, améliorations, acquisitions de biens et nouveau matériel:—

—	Total	Prêts de l'État	Garantie de l'État	Financement direct du chemin de fer
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1920–21	87,464,922 30	60,464,922 30	.....	27,000,000 00
1921–22	33,651,509 39	29,748,478 74	3,903,030 65	.....
1922–23	21,343,131 26	21,343,131 26	.....	.....
1923–24	63,658,749 22	7,943,457 18	55,715,292 04	.....
1924–25	38,316,981 77	5,321,302 65	23,620,679 12	9,375,000 00
1924–25	*18,000,000 00	.....	18,000,000 00	.....
1925–26	2,633,266 13	2,633,266 13	.....	.....
	265,068,560 07	127,454,558 26	101,239,001 81	36,375,000 00

*Pour construction d'embranchements et des terminus de Toronto.

DETTE À LONG TERME

La dette à long terme du chemin de fer National figure au bilan comme étant de $2,119,811,644.22. Cette somme comprend $931,329,302.74 de dette consolidée due au public mais non échue et $1,188,482,341.48 représentant le compte du Gouvernement canadien. Ce dernier chapitre exige un mot d'explication. Dans la créance du Gouvernement se trouve une somme de $453,935,303.43 que le Canada a placée dans les anciens chemins de fer canadiens: Intercolonial, chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, Transcontinental (y compris le pont de Québec) et embranchements de l'est, chemin de fer de la Baie d'Hudson, etc. Cette somme a été fournie pour la construction ou l'achat de ces propriétés et ce n'est pas une dette réelle du chemin de fer envers le Gouvernement. Ce chapitre figure comme pendant à la valeur au grand livre de ces propriétés, dans l'actif du bilan. La dette réelle du chemin de fer envers le Gouvernement représente les prêts, se montant à $572,685,535.07, consentis au Canadian Northern, au Grand-Tronc et au Grand-Tronc-Pacifique qui, pour une grande part, appartenaient à des particuliers, et $161,861,502.98 d'intérêts courus mais impayés, et par conséquent imputés sur la dette des chemins de fer. Ces seuls intérêts s'élevaient à plus de 31 millions en 1925 et constituaient le plus gros élément d'augmentation de la dette du chemin de fer pour l'année.

BESOINS DU GRAND-TRONC ET DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE

Sur les $572,685,535.07 réellement avancés par le Canada au 31 décembre 1925, et gagés sur les propriétés dont le Gouvernement a le contrôle, il est intéressant de noter que $118,582,182.33 ont été avancés au compte du Grand-Tronc

depuis son acquisition. Cette somme n'est aucunement le seul débours que l'acquisition du Grand-Tronc ait occasionné au Gouvernement depuis que celui-ci s'en est emparé. Outre les secours en espèces mentionnés, il a été fourni $74.899.157 sur garantie, $12,000,000 pour le matériel et $7,000,000 au compte des terminus de Toronto, ançienne obligation du Grand-Tronc. L'ensemble de ces secours forment un total de $212,487,339. On se rappellera que la valeur au pair des actions privilégiées et ordinaires du Grand-Tronc, qu'un bureau d'arbitrage a jugées sans valeur à l'époque de l'acquisition, était de $180,000,000. Nous ne désirons pas sous-estimer l'importance du Grand-Tronc dans le réseau national. Toutefois, il n'est que juste de faire remarquer que les besoins financiers du Grand-Tronc depuis son acquisition ont justifié la décision des arbitres quant à l'état de la propriété et à ses besoins. Il faut ajouter que les prêts et avances déjà mentionnés sont à part des $216,000,000 de débentures et d'actions garanties du Grand-Tronc, dont l'intérêt, représentant quelque neuf millions par année, a été garanti à perpétuité par le Dominion.

Dans les 572 millions se trouve également comprise la somme de $127,862,-716.59 que le Gouvernement a été obligé de trouver pour le compte du Grand-Tronc-Pacifique, qui était un projet du Grand-Tronc. Cela comprend les emprunts antérieurs à l'abandon de la propriété par ses garants, de même que $53,768,865.94 avancés sur certificat du séquestre depuis que le Gouvernement a entrepris l'exploitation de la propriété dans l'intérêt des régions desservies. Comprise aussi la somme de $20,506,493.55 avancée pour payer les intérêts garantis.

ASSISTANCE AU CANADIAN NORTHERN

Les sommes exigées par l'ancien Canadian-Northern sont également comprises dans les cinq cent soixante et douze millions avancés sur le compte du Gouvernement canadien. Ces sommes se sont élevées à $326,240,636.15, non compris les dix millions payés aux propriétaires des actions ordinaires. Le montant des prêts est considérable, mais il n'est pas hors de proportion, si l'on se rappelle que la longueur de rail de l'ancien réseau du "Canadian-Northern" était de 9,995 milles, soit deux fois celle de l'ancien Grand-Tronc et plus de trois fois celle du Grand-Tronc-Pacifique. Le Gouvernement a dû fournir 601 millions au compte du chemin de fer, jusqu'au 31 mars 1926, y compris les 10 millions payés pour les actions ordinaires du "Canadian-Northern", 33 millions pour l'achat des obligations du Grand-Tronc-Pacifique, que le Dominion aurait d'ailleurs été obligé d'acheter au pair dans une vente publique, et une somme de 8 millions et quelque chose votée comme avance au chemin de fer National et employée pour satisfaire aux besoins du réseau. L'emploi de ces sommes étant une affaire d'intérêt public, nous avons donc inclus dans le présent rapport l'état suivant qui montre la répartition du prêt entre les déficits d'exploitation, les intérêts, remboursements et retraits, les dépenses au compte de capital et au compte d'exploitation:—

—	Total	Imputable à					
		Cie du ch. de fer National du Canada	Ch. de fer «Canadian Northern»	Grand-Tronc	Grand-Tronc-Pacifique	Ch. de fer du Gouvernement canadien
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Déficits d'exploitation	55,269,684 39	.....	23,810,869 22	1,877,047 56	30,595,524 56	*1,013,756 95*
Intérêts	186,872,514 20	5,468,300 86	121,144,730 33	29,055,222 48	31,204,260 53	.....
Remboursements et retraits	108,334,685 22	1,898,433 01	53,721,326 10	52,714,926 11	.....	.....
Dépenses au compte de capital	179,352,204 66	2,633,266 13	124,376,243 94	16,832,947 36	25,775,443 22	9,734,304 01
Capital d'exploitation	28,528,993 66	.....	3,187,466 56	18,102,038 82	7,239,488 28	.....
Total des prêts	558,358,082 13	10,000,000 00	326,240,636 15	118,582,182 33	94,814,716 59	8,720,547 06
Achat d'obligations	33,048,000 00	.....	.....	.....	33,048,000 00	.....
Achat d'actions	10,000,000 00	.....	10,000,000 00	.....	.....	.....
	601,406,082 13	10,000,000 00	336,240,636 15	118,582,182 33	127,862,716 59	8,720,547 06

GARANTIES

La dette consolidée non échue à la charge du public se monte à $931,329,-302.74 dont les deux tiers, soit $674,947,283.77, sont garantis. Sur cette dernière somme, $581,372,903.51 sont garantis par le Dominion et le reste, $93,574,380.26 par les provinces, comme suit: Ontario, $7,859,997.59; Manitoba, $24,389,892.18; Saskatchewan, $17,904,061.99; Alberta, $18,394,427.37; Colombie-Britannique, $25,026,001.13.

Les émissions, garanties ou non, figurent au tableau de la dette consolidée dans le rapport du chemin de fer National compris dans la présente publication. En général, les émissions garanties par les provinces se rapportent au "Canadian Northern" et au Grand-Tronc-Pacifique. Ces garanties ont été assumées par le Gouvernement fédéral.

NÉCESSITÉ D'UNE ARMATURE FINANCIÈRE MOINS COMPLIQUÉE

Le chemin de fer National a particulièrement besoin de simplifier son système financier et d'adopter une capitalisation raisonnablement proportionnée à la puissance de rendement du réseau. C'est un problème vaste et compliqué dont s'occupent activement ceux qui sont le plus en mesure de le faire. A ce propos, dans son rapport annuel sur les opérations de 1925, sir Henry Thornton déclarait:

> "Au cours de l'année, nous avons poursuivi l'examen de l'armature financière de la compagnie. La tâche a été beaucoup plus forte que nous le pensions, tant à cause du caractère compliqué des documents que du grand nombre des obligations concernées et de la difficulté de trouver des données financières se rapportant aux compagnies constituantes. Le travail se poursuit efficacement et nous espérons pouvoir présenter, au cours de la présente année, un projet tendant à placer la compagnie sur une base financière saine et permanente."

EXAMEN DIRECT DES QUESTIONS FERROVIAIRES

Depuis la réorganisation et la consolidation des chemins de fer Nationaux, en 1923, et leur exploitation en commun par un bureau unique, la pratique s'est établie au Parlement d'examiner directement, par l'entremise d'un comité permanent, toutes les questions relatives aux chemins de fer et aux navires possédés, exploités ou contrôlés par le Gouvernement. Ce comité, établi à la session de 1924, a été reconstitué en 1925 et de nouveau en 1926. On y discute et examine le rapport annuel des chemins de fer Nationaux et les crédits de l'année nouvelle dont les chiffres sont établis par le bureau d'administration des chemins de fer et par le Gouvernement. Le président et les hauts fonctionnaires du chemin de fer assistent au comité pour répondre aux questions, donner verbalement les renseignements désirés et fournir par écrit les états supplémentaires et les détails additionnels qu'on peut leur demander. Cette enquête directe et cette conférence paritaire ont beaucoup contribué à dissiper les malentendus qui existaient au sujet de l'administration des chemins de fer. Tous les renseignements étant disponibles, les députés comprennent mieux les difficultés de l'administration, on tend moins qu'auparavant à faire du capital politique et l'on voit mieux que l'administration efficace des chemins de fer Nationaux concerne tous les Canadiens. Le travail du comité permanent contribue beaucoup à faciliter l'étude des questions relatives au réseau national à la Chambre et il semble que ce mode d'enquête directe doive demeurer. Les témoignages rendus devant le comité et tous les états et documents soumis sont imprimés de jour en jour et font partie d'un rapport parlementaire régulier prêt à consulter.

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN

Parmi les divers rapports que nous publions se trouve un état concernant les anciens chemins de fer du Gouvernement (isolément du "Canadian-Northern", du Grand-Tronc et du Grand-Tronc-Pacifique). Ces anciens chemins de fer de l'Etat comprennent l'Intercolonial, qui relie Montréal à Halifax et à St-Jean, le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, le Transcontinental National (la partie est du projet du Grand-Tronc-Pacifique), le chemin de fer de la Baie d'Hudson, les divers embranchements de l'est et le pont de Québec, qui relie maintenant la rive nord et la rive sud du St-Laurent, à Québec. Dans la construction ou l'achat de ces propriétés, il avait été dépensé, au 31 décembre 1925, une somme de $425,545,225.07. Voici les principaux chapitres de ce compte:

*Pour contribution d'embranchements et des terminus de Toronto.

Chemin de fer Transcontinental National	$ 171,892,734 55
Chemin de fer Intercolonial	148,253,399 80
Matériel roulant	34,590,201 92
Pont de Québec	22,640,228 46
Chemin de fer de la Baie d'Hudson	14,944,515 21
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard	13,690,347 30
Chemin de fer Québec-Saguenay	7,807,858 55
Chemin de fer International	3,103,841 38
Embranchement de Long-Lac	2,846,724 87
Édifice Lawlor, Toronto	1,229,912 87
Chemin de fer Caraquet—Rive du Golfe	953,932 52
Chemin de fer Nouveau-Brunswick—Ile du Prince-Édouard	898,616 98
Embranchement du lac Supérieur (loué), prolongements et améliorations	544,465 87

Le prix indiqué plus haut pour le chemin de fer de la Baie d'Hudson ne comprend pas la somme de $6,242,114.42 dépensée pour le développement du port de Port-Nelson.

La longueur de rail de l'ensemble des anciens chemins de fer de l'Etat est de 4,609.54 milles. En 1925, les recettes d'exploitation ont été de $43,759,756.74 et les frais d'exploitation, de $39,973,701.98, ce qui donne un revenu net d'exploitation de $3,786,054.98 et un coefficient d'exploitation de 91 pour cent.

CHEMIN DE FER VERMONT CENTRAL

Les sommes placées dans le Vermont Central, comme l'indique le bilan, s'élèvent à $31,270,007.51. La part des chemins de fer Nationaux dans ce chemin de fer est de $25,357,091, répartie comme suit:

Actions	$ 2,191,100
Obligations	4,179,300
Billets	8,041,905
Avances	10,944,786

Au 31 décembre 1923, ces avances s'élevaient à $5,840,512; au 31 décembre 1924, à $8,274,470, et au 31 décembre 1925, à $10,944,786. Ces sommes ont été placées au compte de capital, au compte de déficit, au compte du chemin de fer du sud de la Nouvelle-Angleterre, au compte d'intérêt, y compris l'intérêt sur les obligations détenues par les chemins de fer Nationaux du Canada. Le déficit accumulé au compte des profits et pertes s'élève à $5,137,734.

Le chemin de fer a une longueur de rail de 493.02. En 1925, les recettes brutes de l'exploitation ont été de $8,463,639 et les dépenses brutes d'exploitation, de $7,357,918. La recette nette d'exploitation a été de $1,105,720. Les impôts ont absorbé $238,665 et les frais du revenu, $455,521, ce qui laisse $411,534 pour payer les frais fixes s'élevant à $1,234,289. Le déficit réel a été de $822,755, soit une amélioration de $75,000 sur l'année précédente.

RAPPORT DU COMPTABLE DU DÉPARTEMENT

La dépense totale du ministère des Chemins de fer et Canaux au 31 mars 1926 s'élevait à $1,316,478,658.35. Sur cette somme, $927,949,561.43 provenait du compte des chemins de fer, dont $474,230,931.79 représentait la dépense au

compte de capital; $444,937,292.91 des frais d'exploitation antérieurs à la réorganisation et à la réunion des chemins de fer Nationaux du Canada, et $8,781,-336.73, diverses dépenses, surtout l'entretien et le fonctionnement de la Commission des Chemins de fer. Ce total de $927,949,561 ne comprend pas le coût du pont de Québec, $22,165,875.13, ni les subsides généraux accordés aux chemins de fer, s'élevant à $78,785,471.09.

Au 31 mars 1926, le département avait dépensé $239,247,391.25 pour les canaux. Les dépenses diverses s'étaient élevées à $48,330,359.45, comprenant surtout l'administration du département, tant en ce qui concerne les canaux que les chemins de fer.

Sur les $239,247,391.25 dépensés par le département des Canaux, $175,-812,315.86 ont été imputés sur le compte de capital, $14,517,036.22 ont été affectés aux grosses réparations, $27,201,374.68 ont servi à payer le personnel administratif, et $21,716,664.49, les frais de réparations ordinaires et d'entretien. Le canal Welland de haute navigation, dont la construction a été commencée en 1913, a exigé $62,732,557.88. Le coût total du canal Welland actuellement en usage a été jusqu'à date de $45,645,959.87, dont $29,907,288.13 au compte de capital, $7,351,149.82 pour l'administration, $3,167,734.87 pour les grosses réparations et les remplacements, et $5,219,787.05 pour les réparations ordinaires et l'entretien.

Les écluses biefs et canaux du St-Laurent ont absorbé, jusqu'au 31 mars 1926, une dépense au compte de capital de $43,717,504.44. Si l'on ajoute les remplacements et réparations et le coût de l'administration, les canaux du St-Laurent ont exigé un déboursé total de $62,605,606.55. Le canal de la Trent, encore incomplet, a coûté $24,836,295.38, dont $19,337,174.58 fut l'apport primitif, $3,992,704.19 a servi aux remplacements, réparations et entretien, et $1,506,416.61 pour payer le personnel. Le canal Rideau, bientôt centenaire, a coûté $10,125,-136.44, dont $4,214,263.99 a été une dépense au compte de capital, $3,526,158.20 a servi aux réparations et remplacements et $2,384,714.25 à l'administration.

La dépense au compte de capital pour les canaux canadiens au cours de l'année financière terminée le 31 mars 1926 s'est élevée à $12,024,460.92 dont $11,960,465.11 a servi au canal Welland de haute navigation. Depuis 1903, il n'y a plus de péages pour l'usage des canaux. Les recettes perçues, qui l'an dernier se sont élevées à $932,420.05 consistent maintenant en loyers de chutes d'eau et autres loyers, frais de quaiage et d'élévateurs. Le revenu total reçu depuis l'établissement des canaux s'élève à $22,568,997.77.

LOI DES ACCIDENTS DU TRAVAIL

Dans le rapport du comptable du ministère se trouve un état montrant le nombre d'indemnités payées en vertu de la loi des Accidents du travail pendant l'année financière terminée le 31 mars 1926, et les montants déboursés pour dédommagements, secours médicaux et pensions. L'état se rapporte à tous les ministères, de même qu'aux chemins de fer de l'Etat. La plupart des réclamations se rapportent aux chemins de fer du Gouvernement. Toutefois, ayant constaté que le personnel du ministère des Chemins de fer et Canaux chargé de l'administration de la loi en ce qui concerne les chemins de fer et canaux de l'Etat pouvait aussi bien s'occuper des réclamations provenant des autres services de l'administration, on a confié tout le travail à notre ministère pour des raisons d'économie et d'efficacité. Sur les 2,523 cas qui ont été étudiés, 2,150 se rapportaient aux chemins de fer et canaux du Canada. Les déboursés se rapportant à ces réclamations se sont élevés à $252,201.91, sur un total de $322,380.33 pour l'ensemble des services de l'administration fédérale. Le rapport du comptable du ministère contient un état complet se rapportant à tous les ministères.

ÉTAT DES CANAUX

Les canaux et les eaux canalisées du Canada ouverts à la navigation constituent une longueur totale de 1,831 milles. Les lacs et les rivières ont été les moyens naturels de communication dans le Canada d'autrefois, et leur amélioration au moyen de canaux a précédé le développement du transport par chemins de fer. Le climat et certaines considérations géographiques ont subordonné le transport par eau au transport par rail, mais les canaux du Canada occupent une place de plus en plus importante dans le développement du pays. Pendant la plus grande partie de l'année, ils permettent de transporter relativement bon marché les marchandises encombrantes et, de l'avis de plusieurs, ils exercent une influence modératrice sur les tarifs et les taxes des chemins de fer. Depuis une centaine d'années, le Canada construit, exploite et agrandit des canaux. En parlant du rapport du comptable, nous avons déjà dit ce qu'avaient coûté au gouvernement fédéral l'établissement, l'entretien et l'exploitation de ces canaux. D'autre part, le rapport de l'ingénieur en chef traite des canaux au point de vue de leurs particularités matérielles. A ce point de vue, les canaux peuvent se grouper en deux grandes catégories: les canaux de la route directe du Saint-Laurent et des Grands Lacs et les canaux secondaires. Les premiers permettent à des navires relativement gros de circuler de l'océan aux Grands Lacs tandis que les canaux secondaires servent pour la plupart aux besoins régionaux.

La différence de niveau entre l'eau de marée, sur le Saint-Laurent (près de Trois-Rivières), et le lac Supérieur, est d'environ 600 pieds. La route d'eau directe entre Montréal, tête de la navigation océanique, et Fort-William ou Port-Arthur, sur le lac Supérieur, comprend 74 milles de canaux et 49 écluses, 1,140 milles de rivières ou de lacs, soit un total de 1,214 milles. Sur cette route, la profondeur minimum à l'étiage normal, est de 14 pieds. La grosseur des navires se servant de cette route est limitée, par les dimensions des écluses du Saint-Laurent et du canal Welland actuel, à 270 pieds de long et 45 pieds de large.

Les canaux secondaires comprennent ceux de la rivière Ottawa, qui permettent de naviguer entre Montréal et la capitale fédérale. Le canal Rideau relie la rivière Ottawa à l'extrémité est du lac Ontario, c'est-à-dire Ottawa à Kingston. La profondeur navigable du canal Rideau est de 5 pieds, L'expression " canal de la Trent " s'applique à une série de rivières et de lacs navigables reliés par des canaux de peu de longueur formant une voie d'eau continuellement navigable d'une longueur de 240 milles, depuis Trenton, sur le lac Ontario, jusqu'à Washago, à l'extrémité nord du lac Couchiching, près de la baie Georgienne. De petits bateaux peuvent, même à présent, passer Washago et descendre la rivière Severn jusqu'à la baie Georgienne. Le trafic des embarcations automobiles se trouve facilité par les chemins de fer de portage des Rapides Swift et de la Grande Chute. La profondeur navigable du canal de la Trent est de six pieds. Les canaux de la rivière Richelieu, qui vont de Sorel au lac Champlain, relient le Saint-Laurent à l'Etat de New-York. Le canal Saint-Pierre fait communiquer les lacs du Bras-d'Or de l'île du Cap-Breton à l'océan Atlantique.

CANAL WELLAND DE HAUTE NAVIGATION

On trouvera dans le rapport complet de l'ingénieur en chef le détail des plus importants travaux de construction et de réparation qui ont été exécutés sur les canaux principaux ou secondaires pendant l'année financière dont il s'agit. Comme nous l'avons indiqué, la principale dépense au compte de capital effectuée pendant l'année se rapportait à la construction du canal Welland de haute navigation qui traverse la péninsule de Niagara, et qui commence à avoir bonne mine. La longueur du canal, d'un lac à l'autre, sera de 25 milles. La différence de niveau entre les deux lacs, qui est de 325½ pieds, sera surmontée au moyen de sept écluses ayant chacune une capacité d'élévation de 46½ pieds et d'une contre-écluse d'une différence de niveau variable. Ce petit nombre d'écluses fait con-

traste avec la série de 26 que l'on trouve sur le canal Welland actuel et celle des quarante écluses de bois du canal primitif. Les écluses du canal de haute navigation sont avancées et, bien qu'il n'y ait pas d'eau, elles ne laissent pas d'être imposantes. Elles ont 829 pieds de long et 80 de large entre les berges. Elles auront 30 pieds d'eau au-dessus des buscs, mais actuellement on ne creuse les biefs que de 25 pieds. La largeur de la tranchée du canal au fond sera de 20 pieds. On est à construire à Port-Colborne, sur le lac Erié, un nouveau brise-lames qui va 2,000 pieds plus loin que le brise-lames actuel, à angle droit avec celui-ci. A Port-Weller, entrée du lac Ontario, on achève d'importants travaux d'aménagement du port. Pour les fins de la construction, on a divisé le canal en huit sections, numérotées en partant de Port-Weller. Entre les sections quatre et cinq, un petit bout de la tranchée, 1,300 pieds de long, immédiatement au nord de la jonction du nouveau canal avec le canal actuel, est désignée sous le nom de section 4B. A l'exception de cette subdivision, tout le canal est sous contrat. On espère que les soumissions pour la construction de cet ouvrage final seront demandées au cours de la présente année financière.

La construction de ce canal de haute navigation a été commencée en 1913. Durant la guerre et les années qui suivirent, pour diverses raisons, les travaux ont été beaucoup retardés et parfois complètement arrêtés. Pendant les cinq années suivantes, les travaux ont progressé d'une manière plus satisfaisante. L'état des travaux actuellement sous contrats est résumé dans le rapport proprement dit de l'ingénieur en chef. Dans l'ensemble, on estime que les pourcentages suivants des travaux sont terminés: excavation dans le roc, 64 p. 100; excavation dans la terre, 55 p. 100; remblais étanches, 71 p. 100; béton de toutes catégories, 64 p. 100; acier de renforcement, 64 p. 100; pilotis, 58 p. 100.

Les statistiques complètes du trafic passant par le canal sont maintenant publiées par la division du transport du Bureau fédéral de la Statistique, et ne forment pas partie de ce rapport, mais il est intéressant de noter ici que par suite de l'agrandissement du canal Welland, le trafic passant par ce canal continue à augmenter. Durant la saison de 1925, il y eut 9½ p. 100 d'augmentation sur la saison antérieure. Il est passé 5,866 vaisseaux sur le parcours entier du canal, en nombre à peu près égal dans les deux sens. En outre, des vaisseaux ont fait 154 voyages entre les points intermédiaires du canal. L'augmentation du tonnage des marchandises sur celui de l'année précédente a été de 12 p. 100, la quantité des marchandises formant le tonnage le plus élevé de toute la durée du canal, soit 5,640,298 tonnes.

CHENAL DE HAUTE NAVIGATION DU SAINT-LAURENT

Depuis plusieurs années le personnel du génie du ministère a porté une attention spéciale à la possibilité d'agrandir d'une manière définitive le système de canaux du Saint-Laurent, et on a rassemblé plusieurs données relatives au projet. Depuis que le système actuel a été construit, il y a presque cent ans, les progrès des applications électriques ont donné une signification nouvelle et une importance extraordinaire au harnachement possible des pouvoirs hydrauliques de ce magnifique cours d'eau, et bien que les intérêts de la navigation doivent demeurer au premier plan, tout nouveau projet de canalisation devra être conçu de manière à utiliser le mieux possible le développement et la transmission de la force électro-motrice des pouvoirs d'eau. Entre Montréal et le lac Ontario, le Saint-Laurent est en partie dans la province de Québec et purement canadien, et en partie international pour l'usage et sous le contrôle mixte des Etats-Unis et du Canada, conformément aux traités acceptés pour régler les problèmes surgissant de cette situation. La partie purement nationale est entièrement dans la province de Québec, et la partie internationale forme la frontière entre la province d'Ontario et l'état de New-York.

Jusqu'à présent, tous les travaux de canalisation sur le Saint-Laurent, dans les deux parties, ont été défrayés par le Canada au coût déjà mentionné ci-haut, et tout développement de force électrique a été fait par des corporations privées sur les deux côtés du fleuve. Pour permettre au ministère de comprendre clairement toutes les propositions de développement faites pour des pouvoirs d'eau séparés, propositions qui pourraient entraver plus tard les progrès de la navigation et un harnachement général du fleuve, le personnel du génie du ministère a commencé une étude approfondie de la situation et cette étude se continue. On a noté avec soin le comportement des glaces, le débit du courant, on a fait des sondages des nappes d'eau et des terrains, fait des levés précis et préparé de nombreux plans.

Dans ces dernières années, la question d'améliorer les plans de développement du fleuve, et pour la navigation et pour la force motrice, a suscité un intérêt considérable et aux Etats-Unis et en Canada, et, en 1921, une commission d'ingénieurs représentant les deux pays a présenté un rapport qui a frappé l'attention du public. La commission était composée d'un ingénieur de chaque pays, et le rapport a été présenté à la Commission internationale mixte, et par cette dernière, à chacun des gouvernements intéressés. Le rapport exprime l'avis que le développement d'un chenal à eau profonde sur le Saint-Laurent est parfaitement exécutable et donne un estimé du coût. Mais vu que le temps consacré à l'étude du plan, désigné maintenant sous le nom de projet Bowden-Wooten, était trop restreint, la Commission internationale mixte a recommandé de faire préparer un autre rapport par un corps plus nombreux d'ingénieurs des deux pays. Ce corps a été, en conséquence, nommé et se compose de trois membres pour chaque pays. La partie canadienne est composée de Duncan W. McLachlan, B.Sc., du ministère des Chemins de fer et Canaux, Ottawa, président; Olivier O. Lefebvre, ingénieur en chef de la Commission des Eaux courantes de Québec, et le brigadier général Charles H. Mitchell, de Toronto. La partie américaine comprend le brigadier général Edgar Jadwin, de Washington; Col. Wm. Kelly, de New-York, et Lt-col. George E. Pillsbury, de Détroit, membres du corps des ingénieurs des Etats-Unis.

La forme et le but du rapport qui doit être présenté par ce corps mixte plus nombreux ont été établis en décembre 1924 et en janvier 1925, dans des instructions étudiées d'abord par le Comité consultatif national du Canada et transmises à la partie canadienne de la Commission mixte; celle-ci a tenu douze séances prolongées avec la partie américaine, au cours de l'année financière, et a étudié attentivement tous les problèmes de génie qui se rapportent au projet. Le travail de bureau de la partie canadienne a été exécuté par un personnel de douze employés, et le travail sur place par deux équipes d'arpentage et deux équipes de sondage. Dans la partie internationale du fleuve, la partie américaine de la commission mixte a complété un relevé entre Kingston et Iroquois, et entre l'île Barnhart et Cornwall. Cette même organisation a aussi pratiqué de grands travaux de sondage des terrains.

On espère que cette commission mixte d'ingénieurs présentera sous peu un rapport à chacun des gouvernements respectifs.

Votre obéissant serviteur,

Le Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux.

G. A. BELL,

26 septembre 1926.

RAPPORT ANNUEL DU RÉSEAU DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

MONTRÉAL, QUÉ., le 31 mars 1926.

A l'hon. CHARLES A. DUNNING, député,

Ministre des Chemins de fer et Canaux.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre par les présentes, au nom du bureau de direction, le rapport de l'exploitation et des affaires du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année financière terminée le 31 décembre 1925.

PARCOURS

—	Nombre de milles possédés par les compagnies composantes	Nombre de milles de voie ferrée louée ou sous contrat	Nombre de milles de voie ferrée avec droit de passage	Parcours total en milles
Division de l'Atlantique	2,571·51	224·78	15·64	2,811·93
Division du Centre	7,161·50	452·23	32·29	7,646·02
Lignes de l'ouest du Grand-Tronc	841·81	123·67	26·21	991·69
Division de l'Ouest	10,257·60	430·55	53·98	10,742·13
	20,832·42	1,231·23	128·12	22,191·77
Total des lignes de chemins de fer à vapeur constituant le «Parcours du réseau»	.....	.....	.....	22,191·77

On trouvera ci-joints les détails au complet.

RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION

Les résultats de l'exploitation pour l'année sont indiqués dans le sommaire suivant qui établit une comparaison entre les principaux item de recettes et de dépenses avec les item correspondants de l'année précédente.

RECETTES

—	1925	1924	Augmentation ou diminution
	$ c.	$ c.	$ c.
Marchandises	180,482,543 54	171,045,297 89	Aug. 9,437,245 65
Voyageurs	36,618,481 66	37,233,998 44	Dim. 615,516 78
Poste	3,554,200 23	3,595,261 61	Dim. 41,061 38
Divers	24,315,977 18	23,713,624 61	Aug. 602,352 57
Total	244,971,202 61	235,588,182 55	Aug. 9,383,020 06

DÉPENSES

—	1925	1924	Augmentation ou diminution
	$ c.	$ c.	$ c.
Entretien de la voie et des constructions	43,006,813 70	44,039,965 51	Dim. 1,033,151 81
Entretien du matériel	47,902,092 16	47,972,444 24	Dim. 70,352 08
Trafic	6,726,472 90	6,892,751 22	Dim. 166,278 32
Transport	106,477,437 08	110,085,033 62	Dim. 3,607,596 54
Divers	2,253,050 54	2,381,469 56	Dim. 128,419 02
Dépenses générales	7,223,773 87	7,633,834 05	Dim. 410,060 18
Transport des matériaux de construction	*882,852 43*	*661,567 13*	Aug. *221,285 30*
Total	212,706,787 82	218,343,931 07	Dim. 5,637,143 25
Recettes nettes	32,264,414 79	17,244,251 48	15,020,163 31
Coefficient d'exploitation	86 83	92 68	.....

Les résultats de 1925 peuvent être considérés comme généralement satisfaisants, et cet avantage résulte de l'augmentation des recettes combinée avec une diminution des dépenses. Du mois de janvier au mois de juin inclusivement, les recettes brutes de 1925 ont été moindres que celles des mois correspondants de 1924, et ce n'est qu'au mois d'octobre que le revenu brut a dépassé celui de 1924. Le transport de la forte récolte de l'Ouest s'est fait sentir vers la fin de l'année, et il en est résulté une augmentation du revenu brut de 3.9 p. 100 pour toute l'année. Vu la diminution du trafic durant la plus grande partie de l'année 1925, nous avons faits tous nos efforts pour pratiquer l'économie et ces efforts ont duré pour toute l'année, ce qui a amené une diminution de 2.5 p. 100 sur les dépenses de l'année, soit $5,637,143.25.

On doit surtout se féliciter de l'abaissement du coefficient d'exploitation de 92.68 p. 100 en 1924 à 86.83 p. 100 en 1925. Il est aussi intéressant de remarquer que les recettes nettes d'exploitation égalent presque 80 p. 100 de l'intérêt payable au public sur la dette consolidée en comparaison de 45 p. 100 pour l'année 1924.

RECETTE D'EXPLOITATION DU RÉSEAU

Compte 110.—"Aiguillage".—L'augmentation de $390,484.47 est en grande partie due à l'augmentation de l'aiguilllage provenant d'un plus fort volume de trafic aux points de raccordement.

ENTRETIEN DE LA VOIE ET DES OUVRAGES

Les dépenses imputables au compte d'entretien de la voie et des ouvrages accusent une diminution de $1,033,151.81 sur l'année 1924, et représentent une somme de $1,960.51 par mille de voie. Malgré cette réduction, les propriétés ont été entretenues en bon état, et même améliorées d'une manière sensible.

ENTRETIEN DU MATÉRIEL

Ces dépenses sont à peu près les mêmes qu'en 1924, le résultat net accusant une diminution de $70,352.08. L'état du matériel de traction, du transport des marchandises et des voyageurs a non seulement été maintenu, mais amélioré considérablement au cours de l'année.

Les comptes 310 et 316 (mises au rancart) accusent des augmentations dues au plus grand nombre de locomotives et wagons à marchandises mis au rancart en 1925 qu'en 1924.

FRAIS DU TRANSPORT

Ce chapitre accuse une amélioration remarquable, et les diminutions se continuent en série. Les résultats indiquent une compétence continue dans l'exploitation, et sont surtout avantageux si on prend en considération qu'il y a eu une augmentation de 2,500,000 tonnes dans le volume du trafic transporté. Les frais du transport en sous pour chaque piastre du revenu brut sont comme suit pour les quatre dernières années:—

1922	48.57
1923	47.18
1924	46.73
1925	43.46

FINANCES

Dans la loi des crédits de 1925, la somme de $50,000,000 a été votée pour les besoins du réseau National durant l'année financière fédérale se terminant le 31 mars 1926. Le montant de $10,000,000 seulement a été demandé au gouvernement sur ce crédit. Le versement du solde n'a pas été nécessaire, en partie par suite de plus fortes rentrées provenant des recettes brutes et nettes plus élevées qu'on ne l'avait espéré, et en partie à cause des réductions substantielles dans l'achat de matériaux et de fournitures, puis aussi par l'emploi du capital de roulement.

En février 1925, il y eut une émission d'obligations-or garanties à 4½ p. 100, 10 ans, pour le Canadian Northern au montant de $17,000,000 et un autre montant de $18,000,000 d'obligations-or à 4½ p. 100, 5 ans, pour le National-Canadien. L'émission de $17,000,000, était virtuellement un remboursement de deux émissions du Canadian Northern, savoir $6,000,000, échue en décembre 1924, et $11,000,000 échue en mars 1925.

L'émission de $18,000,000 était destinée à divers nouveaux embranchements dont la construction a été autorisée par le Parlement, et aussi à couvrir les dépenses occasionnées par le plan de viaduc de Toronto.

Les remboursements sur la dette consolidée durant l'année ont été:—

Billets-or garantis du Canadian Northern, 5 p. 100	$11,000,000 00
Certificats-gages sur matériel ou diverses émissions	5,473,400 00
Paiements à divers fonds d'amortissement et remboursements divers	1,110,380 06
Total	$17,583,780 06

CHAPITRES DE RECETTES

Compte 514—" Recettes sur valeur consolidées ".—L'augmentation dans ce compte représente surtout l'intérêt sur les obligations du Toronto Terminal Railway achetées au sujet du plan de viaduc de Toronto.

Compte 515—" Recettes sur valeurs non consolidées et comptes ".—L'augmentation dans ce compte résulte des chapitres spéciaux suivants:—

Intérêt durant la construction porté au compte de Placements. Intérêt sur soldes et dépôts spéciaux en banques et sur montants dus par le Vermont-Central et ses compagnies subsidiaires.

Compte 516—" Recettes sur fonds d'amortissement et autres fonds de réserve ".—L'augmentation provient surtout de l'accroissement des fonds inclus sous ce chapitre et en partie de l'intérêt sur fonds spéciaux insérés dans ce compte.

Compte 519.—"Recettes diverses".—Le taux moyen du change sterling a été en 1925 beaucoup plus élevé qu'en 1924. Ce fait a causé une diminution au chapitre "recettes diverses" d'environ $1,093,000 relativement à l'achat de fonds sterling pour le paiement des intérêts à Londres. Il y eut aussi une diminution de $100,000 dans les transferts des Etats-Unis au Canada, et, en outre, une réduction de $250,000 dans l'escompte du change, vu que la monnaie canadienne était plus près qu'en 1924 de la valeur du change américain.

Compte 547.—"Intérêt sur la dette flottante."—Une diminution de $124,000 provient d'un changement dans les méthodes de comptabilité; en sus, en 1924, on avait inclus dans ce compte l'intérêt sur un emprunt temporaire dont il ne reste pas de parallèle en 1925.

Compte 551—"Frais divers imputés au revenu".—La diminution d'environ $550,000 provient surtout d'une diminution de $504,000 dans les frais de change sur les transferts de fonds du Canada aux Etats-Unis; et en partie d'une diminution de $48,000 dans les frais divers qui en 1924 étaient inclus sous ce chapitre, et qui, en vertu d'une décision de la Commission de commerce entre états sont maintenant portés dans le compte 460—"Autres frais".

Compte 546—"Intérêt sur la dette consolidée".—Les détails de ce chapitre sont donnés plus loin dans ce rapport.

La différence de $2,076,531 résulte de l'augmentation de l'intérêt payable en 1925 sur les émissions faites durant cette année et l'année précédente, un montant moins considérable d'intérêt sur les obligations échues et biffées durant ces deux années.

ACHATS ET FOURNITURES

Les dépenses sous ce chapitre ont été beaucoup moins considérables en 1925 qu'en 1924. Au cours de l'année, il y eut peu de fluctuations dans les prix des matériaux. On a fait un effort spécial pour réduire les approvisionnements sous forme d'une surveillance attentive et par l'application de méthodes plus efficaces. Les quantités de matériaux et fournitures en main, y compris les traverses, le combustible, les rails et autres articles de ce genre, ont diminué de $7,876,460.79 en 1925.

TRAFIC

En comparaison avec l'année 1924, nous avons eu durant l'année les augmentations suivantes: 4.8 p. 100 sur le tonnage des marchandises transportées; 1.34 p. 100 dans le parcours des trains-marchandises; et 5.5 p. 100 dans le revenu sur marchandises.

Ces augmentations indiquent que le taux de transport a été en moyenne plus élevé, et le parcours plus long qu'en 1924. Le rapport d'augmentation dans le revenu du transport-marchandises se compare avantageusement avec celui des voies de première classe des Etats-Unis.

Les charges moyennes des trains-marchandises en tonnes-revenu pour les années 1922-25 accusent une augmentation constante comme suit:

1922	475.39
1923	501.94
1924	516.83
1925	540.06

Le gouvernement fédéral estime, pour tous les grains récoltés en Canada durant l'année civile 1925, une quantité de 1,126,113,100 boisseaux, soit une augmentation de 33.5 p. 100. Le transport des grains à la tête des lacs accuse une augmentation d'environ 9.9 p. 100. D'un autre côté, le montant de grain transporté des ports inférieurs des lacs est en diminution de 10.6 p. 100, qui paraît également divisée entre le trafic domestique et le trafic d'exportation. La

quantité de grain canadien transporté accuse une diminution dans le montant gardé pour fins domestiques et une augmentation pour le grain exporté; cette différence est due à la moindre récolte de 1924. La quantité de grain américain transporté accuse une diminution pour le grain d'exportation, mais une augmentation pour le grain gardé pour fins domestiques. Ce fait est attribué à la moindre récolte de blé en 1925.

Le volume du grain transporté à Vancouver, presque tout destiné à l'exportation, accuse une diminution de 19.7 p. 100, et l'on attribue cela à la moindre récolte de 1924. Pour la récolte de 1925, le transport du grain à Vancouver se montre en augmentation d'environ 9,000,000 de boisseaux.

Les recettes du trafic des voyageurs ont diminué de $615,516.78 (1.6 p. 100) en comparaison des recettes de 1924. Le nombre des voyageurs a diminué de 1,032,641, soit 4.5 p. 100. On voit dans ces chiffres un indice que les voyageurs ont fait un parcours moyen plus long. La diminution dans les voyages à courte distance est sans doute causée par la dépression générale des affaires durant les premiers mois de l'année et aussi à la concurrence de plus en plus forte du transport par autobus.

Les règlements émis par le ministère de l'Agriculture d'Ottawa ont prohibé l'importation ou le passage en transit par le Canada du bétail vivant, y compris les volailles et sous-produits, ainsi que du foin et autre fourrage, etc., venant de certaines régions des Etats-Unis, et cela durant une partie de l'année, et il en est résulté une diminution du volume du trafic dans cette catégorie de marchandises transportées sur nos lignes.

Le revenu des messageries pour l'année a été pratiquement le même qu'en 1924, mais le coût du service (chapitre 409) a diminué de $251,000, ce qui a produit une augmentation correspondante des recettes nettes. Ce trafic a été influencé considérablement par la dépression générale, par la concurrence du transport en camions automobiles, par une plus grande facilité pour le transport en petite vitesse de consignations moindres qu'une charge de wagon, par l'augmentation du poids alloué et la réduction des taux pour les colis postaux, et par la faillite partielle de la récolte de fruits dans le district de Niagara.

TAUX

Le revenu des marchandises a été sérieusement affecté par la remise en vigueur, grâce à un arrêté en conseil du 9 janvier, des taux du Pas du Nid-de-Corbeau, taux qui sont restés appliqués jusqu'au 23 juillet, alors qu'ils ont été annulés par ordre de la Commission des chemins de fer du Canada, à part ce qui se rapporte au transport du grain et des produits du grain.

Le revenu du trafic-marchandises a été affecté encore de la même manière par un ordre de la même Commission passé en septembre, par lequel les taux de transport du grain et des produits du grain exportés par voie de Vancouver étaient établis sur la base du transport vers l'Est (Taux du Pas de Nid-de-Corbeau) à la tête des lacs.

DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL

Les travaux de notre département industriel ont été poussés avec toute la diligence possible, et il en est résulté dans les régions Centrale, de l'Atlantique, et de l'Ouest le long du Grande-Tronc, il s'est établi à proximité de nos lignes au delà de 250 usines représentant des placements de plusieurs millions de piastres, à part les agrandissements très considérables faits aux usines déjà établies le long de nos lignes.

Le développement industriel en cours dans le district de Chicoutimi et du Lac-Saint-Jean est tout à fait remarquable. Une énorme quantité de pouvoir électrique est en voie de développement par les compagnies existantes et par de nouvelles compagnies manufacturières. La compagnie Duke-Price espère pro-

duire à l'Isle Maligne et à la Chute-à-Caron au delà de 1,250,000 chevaux dynamiques. Les travaux prévus par la compagnie Aluminum comporte la construction d'une nouvelle ville—Arvida—qui doit avoir, espère-t-on, une population de 25,000 dans une période relativement courte. Les fortes dépenses nécessitées par ce nouveau développement et l'emploi permanent entrevu par une armée de travailleurs ont actuellement et auront à l'avenir une forte influence sur la prospérité des affaires en général dans la province de Québec et en particulier sur la prospérité des industries de la pâte et du papier ainsi que des mines.

Durant l'année 1925, on a terminé et mis en opération 331 milles de nouvelles lignes. La construction de 523 milles a été autorisée en 1924, et celle de 94 milles en 1925.

	Milles
Total de nouvelles lignes.....	378.08
Moins déductions totales.....	58.50
Ce qui laisse une augmentation nette de.....	319.58

SALAIRES ET MAIN-D'ŒUVRE

Dans le dernier rapport, on a mentionné le fait que le plan de coopération avait été adopté dans les ateliers de Moncton. Les premiers résultats ont été si satisfaisants que ce plan a été appliqué ensuite aux ateliers de Transcona, Fort-Rouge, Stratford, London, Leaside, St-Malo et Pointe-St-Charles.

Il peut être intéressant de noter que sur 1,187 recommandations faites dans les diverses réunions régionales en vertu de ce plan de coopération, 877 ont été adoptées, 123 rejetées et 207 sont restées en suspens.

Ce plan a aussi été adopté par les chemins de fer Chesapeake & Ohio et Chicago & Northwestern. Dans une réunion tenue récemment à New-York à laquelle étaient présents des représentants des fonctionnaires et des employés de divers chemins de fer, il a été constaté que ce plan était très populaire et chez les employés et chez les surintendants des ateliers.

Nous n'avons pas eu de différends ouvriers cette année. Il a été créé un bureau additionnel de règlement pour s'occuper de certains commis, chargeurs de marchandises, employés de stations et de salles aux bagages, ouvriers de rotondes et d'ateliers, et étudier certaines plaintes et questions concernant les conditions de travail, etc.

Une convention a été conclue avec les mécaniciens, chauffeurs et aides de locomotives sur les lignes à l'est de Armstrong, Port-Arthur et la rivière Détroit, y compris le tunnel Ste-Claire et les lignes de la Nouvelle-Angleterre, en vertu de laquelle certains inconvénients relatifs aux conditions d'emploi disparaîtront, on l'espère. Sur quelques-unes des lignes situées aux Etats-Unis, il y eut remaniement de l'échelle des salaires pour certaines classes d'employés, correspondant aux remaniements opérés par les autres chemins de fer américains.

SERVICE DES HÔTELLERIES

Les résultats de ce service ont été satisfaisants. Les revenus bruts pour l'année ont augmenté d'environ $210,000, et avec une légère diminution des dépenses, il est résulté une réduction de la perte nette de $297,938.20 en 1924 à $76,365.55 en 1925. Avec l'augmentation des touristes et une amélioration générale des affaires durant l'année courante, on prévoit des résultats encore meilleurs.

VENTES DE TERRES

Durant la plus grande partie de l'année les conditions générales des affaires n'ont pas été favorables aux ventes de terres. On espère cependant qu'au cours de l'année courante l'amélioration des affaires nous amènera un plus fort montant de ventes et un meilleur prix à l'acre pour les terres.

En 1925, nous avons vendu 66,667 acres à un prix moyen de $14.25 l'acre, donnant un montant de $950,375, tandis qu'en 1924 nous avions vendu 55,450 acres au prix moyen de $14.29 l'acre. Des contrats d'achat représentant 36,005 acres ont été annulés en 1925, alors qu'en 1924 les contrats annulés représentaient 39,295 acres.

IMMIGRATION

Le courant de l'immigration au Canada pendant l'année n'a pas atteint le chiffre anticipé, mais le travail d'organisation s'est poursuivi avec plus d'ardeur en vue du succès futur.

L'automne dernier une entente a été intervenue entre le gouvernement fédéral et le Pacifique-Canadien et les chemins de fer nationaux, en vertu de laquelle les deux chemins de fer ont, pour une période de deux ans, le droit d'amener au Canada des divers pays européens des immigrants aptes à s'établir ici en permanence et se destinant à l'agriculture et au service domestique; on s'attendait que, avec des restrictions moins rigoureuses que par le passé, les pays de l'Europe centrale nous enverraient un plus grand nombre d'immigrants.

Au mois de décembre dernier une entente a été conclue entre le gouvernement impérial et le gouvernement canadien en vertu de laquelle les sujets britanniques nés et demeurant en Grande-Bretagne qui désirent venir s'établir sur des terres au Canada ou entrer dans le service domestique, bénéficient d'une réduction sur les navires se rendant de ports britanniques à des ports canadiens. Le tarif pour le voyage à Halifax, St-Jean et Québec se trouvait porté à £3 et à £9 pour le voyage à Vancouver; les taux étaient proportionnels pour les endroits situés sur le parcours. Les deux gouvernements et les compagnies de transport contribuaient l'écart. L'entente, qui sera en vigueur jusqu'à la fin de 1926, contient un tarif spécial pour les groupes familiaux et les mineurs. Les compagnies de chemins de fer se sont engagées à amener un nombre restreint d'ouvriers de ferme d'expérience.

ASSURANCE

La politique inaugurée en 1923, en vertu de laquelle la compagnie prend l'assurance à ses propres charges, reste parfaitement justifiable. La caisse d'assurance a été augmentée de $1,561,300 au cours de l'année; le montant global en est maintenant de $6,504,488 et il est placé dans les obligations de la victoire et autres valeurs de premier ordre.

Les dommages causés aux propriétés du chemin de fer par l'incendie se sont élevés à $675,646 au cours de l'année, comparés à $420,000 en 1924. Voici les propriétés le plus sérieusement endommagées:—

Hôtel Minaki	$ 142,000
Planeuse, Saint-Malo	80,000
Rotonde, Bridgewater	77,000
Magasin, Leaside	52,000

Les avaries de mer se sont élevées à $467,539 comparées à $447,170 en 1924.

Au lieu de reconstruire l'hôtel Minaki d'après le premier plan, on suivra le plan du parc Jasper, c'est-à-dire qu'on construira des bâtiments séparés; le risque d'incendie sera diminué et l'endroit sera plus attrayant pour ceux qui cherchent le repos et le changement; les constructions seront aussi plus en harmonie avec les environnements.

PENSIONS

Le rapport des actuaires sur le coût du projet de pensions sans contribution, qui embrasse le système entier de pension, vient d'être reçu; nous espérons qu'au cours de l'année ou élaborera un projet qui sera mis à l'étude.

Les employés suivants, qui ont été au service de la compagnie pendant cinquante ans et plus, ont été mis à leur pension au cours de l'année. Leurs dossiers

constitue une belle preuve de la fidélité et de la loyauté avec laquelle ils ont servi la compagnie pendant plus d'un demi-siècle. La compagnie leur offre ses meilleurs vœux à l'occasion de leur retraite.

Anscombe, G.....50	Dubuc, N.....54	Mullins, W. J.....55
Armstrong, W.....55	Gillean, J. S.....52	Neil, A. E.....55
Battley, J.....51	Graves, E.....60	Payette, F.....53
Belsom, W.....53	Jackson, J.....53	Pender, L.....50
Brinton, G... 53	Johnston, F. A.....52	Roper, F. F.....54
Campbell, J.....52	Laing, J.....53	Slattery, J.....51
Carney, A.....53	Lambert, J.....51	Storey, J.....52
Charbonneau, F.-X....51	McConachie, R.....50	Turton, J. A.....52
Corner, J. S.....52	McMurdie, J. H.....57	Vivian, J.....51
Deschênes, J. A.....52	Mellon, G.....53	West, R.....50

VOITURE ÉLECTRIQUE À PÉTROLE

Dans le but d'amoindrir et d'éviter les pertes dans l'exploitation des embranchements et des trajets spéciaux de courte haleine et dans le but de réduire le coût du combustible et de faire concurrence aux autobus, la compagnie, et particulièrement le service de la force motrice, s'est appliquée à deviser une voiture automotrice convenable. Comme résultat on a construit une voiture électrique à pétrole. L'énergie électrique est produite par un moteur à pétrole qui actionne un générateur électrique. On a construit des voitures de deux grandeurs, l'une pouvant loger 56 voyageurs et munie d'un compartiment pour le bagage et l'autre pouvant loger 126 voyageurs et également munie d'un compartiment pour le bagage; la grande voiture est assez puissante pour remorquer une autre voiture.

Après qu'on eut fait nombre d'expériences et d'essais on a tenté de faire le voyage de Montréal à Vancouver, et le dimanche 1er novembre, la voiture électrique à pétrole n° 15820, adaptée à un trajet de longue haleine, quitta Montréal; elle arriva à Vancouver mercredi le 4, le trajet ayant duré soixante-douze heures. La durée ordinaire du voyage est de soixante-dix-sept heures.

La vitesse que peut faire et maintenir le moteur et la modicité du coût du combustible semble justifier l'espoir qu'on a découvert une voiture d'une très grande utilité.

AMÉLIORATIONS

Les améliorations effectuées au cours de l'année comprennent les travaux suivants: de nouvelles commodités à la tête de ligne de Sydney-Nord; le parachèvement des hangars n^{os} 21 et 22 à la tête de ligne océanique à Halifax; électrification (9.3 milles) et dédoublement de la voie (3.3 milles) de la ligne allant de Lazard à l'ouest de la division Mont-Royal; le passage inférieur de Toronto; amélioration à Détroit et dans le voisinage; passage inférieur à la 101e avenue, Edmonton; nouvelle station à Jasper et amélioration des propriétés à Park-Lodge; amélioration des installations pour l'approvisionnement de l'eau à Nutana, Saskatchewan, ainsi que la pose de nouveaux rails, améliorations au pont et autres ouvrages. On a effectué de nouveaux travaux sur la ligne de l'Ile-du-Prince-Edouard relativement à la standardisation de la largeur des voies.

LIGNE DU ROUYN

L'administration et l'exploitation d'un chemin de fer de quarante-cinq milles allant de O'Brien sur le Transcontinental National dans une direction méridionale et pénétrant dans le district de Rouyn, ont été confiées à la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada par le gouvernement canadien, qui est locataire de la ligne. Les travaux de construction se sont poursuivis pendant l'hiver et seront, espérons-nous, terminés à la fin de l'année. Vu qu'on s'attend

que le district de Rouyn devienne un centre minier important, on compte que les chemins de fer Nationaux y feront un trafic considérable; on croit aussi que le territoire adjacent, approprié aux fins agricoles, se développera.

GÉNÉRALITÉS

Le problème de l'immigration continue d'être l'un des plus graves que doit résoudre le Canada. L'intérêt que l'on porte au sujet s'est manifesté par les nombreuses réunions des chambres de commerce et les conférences spéciales tenues en divers endroits. Un grand pas a été fait grâce aux efforts individuels et collectifs du gouvernement, du Pacifique-Canadien et des chemins de fer Nationaux, mais avant d'obtenir les résultats permanents désirés il faudra donner suite aux recommandations contenues dans le rapport annuel de 1924 et adopter un programme comportant la poursuite des efforts pendant une période d'années. Nous avons jugé utile de répéter la déclaration contenue dans le rapport susmentionné: —

> Ce problème intéresse le Dominion en général, les provinces individuellement, tout aussi bien que les chemins de fer et les autres organisations commerciales. Il est assez vaste et assez important pour nous justifier de faire appel aux esprits les plus habiles et les plus énergiques du Dominion pour travailler à sa solution. Il sera nécessaire aussi de consacrer à cette entreprise des capitaux beaucoup plus considérables que par le passé. Cette tâche pourrait être confiée à une commission permanente un peu dans le genre de la commission des chemins de fer, avec cette différence qu'il faudrait nommer un plus grand nombre de commissaires: cette commission d'immigration devrait être autorisée à faire les déboursés nécessaires conformément à un programme général approuvé par le Parlement.

On a fait au cours de l'année un examen approfondi de la structure financière de la compagnie. La tâche a été beaucoup plus onéreuse qu'on s'y attendait en raison de la complexité des archives, du grand nombre des valeurs et de la difficulté de démêler les données financières concernant la plupart des compagnies constituantes. Le travail va de l'avant et on s'attend qu'au cours de l'année on pourra présenter un projet défini visant à placer les finances de la compagnie sur une base solide et permanente.

Au conseil d'administration et aux divers fonctionnaires de la compagnie incombe la responsabilité d'exploiter la propriété de façon à produire, tout en tenant compte des intérêts du pays et des régions desservies, des résultats qui permettront de faire face aux charges fixes qui seront subséquemment déterminées et qui éviteront au gouvernement et au peuple canadien de nouvelles charges financières. On a fait des progrès notables dans cette voie comme le démontrent les recettes nettes des années 1925 et 1922. Cette amélioration de la situation financière a été effectuée sans faire souffrir le service ou les employés. Le conseil d'administration reconnaît l'importance, la nécessité même, d'adopter un tarif qui assure le progrès de toutes les parties du pays, mais il faut bien se rende compte que les réductions tarifaires, pour les marchandises, les voyageurs ou les messageries, qui ont pour effet de diminuer la recette brute de la compagnie, ne sauraient être accompagnées d'une augmentation dans la recette nette, et toute telle réduction éloigne le jour où les chemins de fer Nationaux pourront boucler leur budget. Si les réductions atteignent des proportions suffisamment étendues la tâche de réaliser l'objet désiré deviendra impossible. Advenant la nécessité, pour le progrès de toute partie du pays, de réduire notablement le tarif des marchandises, le gouvernement devrait subventionner la compagnie pour ne pas apporter de perturbation dans la tarification. L'adoption d'une pareille méthode permettrait de déterminer d'une façon précise la somme d'assistance à donner sans introduire de facteurs qui pourraient bouleverser la

base de tarification au Canada et même sur tout le continent américain. L'effet sur le trésor public serait le même, peu importe la méthode employée. Si l'on adoptait une politique de ce genre on devrait évidemment subventionner toutes les compagnies canadiennes.

Dans une organisation aussi importante que celle des chemins de fer Nationaux les résultats obtenus chaque année dépendent non seulement des efforts des fonctionnaires dont les noms figurent dans le présent rapport mais encore de l'appui collectif et individuel de chaque employé. Les résultats heureux obtenus pendant l'année sont dus en grande partie au bel esprit déployé par tous les employés aussi bien qu'à leur loyauté et leur enthousiasme; c'est ce qui a permis à l'administration de montrer un progrès marqué. Il est donc convenable d'exprimer ici la reconnaissance de cette dernière et d'offrir des remerciements à ce noble corps d'employés capables qui donnent au peuple canadien le meilleur service possible. Il convient aussi de reconnaître les services rendus par certaines organisations comme les brigades volontaires de gardes-feu, la Société d'ambulance de Saint-Jean et autres associations, qui, dans leurs sphères respectives, contribuent notablement à la protection de la propriété.

H. W. THORNTON,
Président.

RÉSEAU NATIONAL-CANADIEN

(À PART LE VERMONT CENTRAL)

BILAN CONSOLIDÉ AU 31 DÉCEMBRE 1925

ACTIF

Placements—			
701 Placements sur voie et matériel		$ 1,855,037,567 94	
702 Améliorations sur propriétés louées		6,291,279 95	
703 Fonds d'amortissement:			
Valeurs du réseau au pair	$ 5,064,000 00		
Autres valeurs au prix coûtant	4,310,042 05	9,374,042 05	
704 Dépôts provenant de la vente de propriétés hypothéquées		6,347,556 01	
705 Diverses propriétés		53,912,609 77	
706 Placements dans les compagnies filiales:			
«A» Actions	$ 2,037,129 30		
«B» Obligations	15,526,840 45		
«C» Billets	8,041,905 52		
«D» Avances	11,536,778 68		
		37,142,653 95	
707 Autres placements		7,700,325 67	
			$ 1,975,806,035 34
Actif courant—			
708 Espèces		$ 31,677,083 99	
711 Dépôts spéciaux		7,590,398 26	
712 Prêts et effets à recevoir		55,134 89	
713 Soldes à recevoir pour trafic et service de wagons		1,907,089 26	
714 Solde net à recevoir des agents et conducteurs		5,212,603 97	
715 Divers comptes à recevoir		5,759,298 20	
716 Matériaux et fournitures		42,582,983 87	
717 Intérêt et dividendes à recevoir		405,668 44	
718 Loyers à recevoir		225,935 30	
719 Autre actif courant		146,008 19	
			95,562,204 37
Actif différé—			
720 Avances au fonds de roulement		643,618 10	
721 Fonds d'assurance et autres—ch. de fer et M.M.G.C.		7,382,223 74	
722 Autre actif différé		8,552,209 75	
			16,578,051 59
Créances contestées—			
723 Loyers et primes d'assurance payés d'avance		25,181 04	
724 Rabais sur capital-actions		193,500 00	
725 Rabais sur la dette consolidée		5,518,832 75	
727 Autres créances approximatives		4,984,192 40	
			10,721,206 19
Total			$ 2,098,667,497 49

REMARQUE.—Le titre des compagnies de chemins de fer Canadian Northern Ontario et Canadian-Northern Québec aux terrains désignés «diverses propriétés» à $7,318,140 a été récusé par les gouvernements provinciaux d'Ontario et Québec.

PASSIF

Capital-actions—			
751 Actions		$ 270,228,413 70	
752 Passif pour conversions d'actions		10,600 00	
			$ 270,239,013 70
Octrois du gouvernement—			
754 Octrois pour la construction			16,280,820 43
Dette à longue échéance—			
755 Dette consolidée, non échue		931,329,302 74	
Compte du Dominion du Canada—			
Dette consolidée non échue	$33,048,000 00		
Certificats du séquestre	53,768,865 94		
Prêts du Dominion	485,868,669 13		
	572,685,535 07		
Intérêt couru et impayé	161,861,502 98		
Comptes de crédits des chemins de fer du gouvernement canadien	453,935,303 43	1,188,482,341 48	2,119,811,644 22

Passif courant—			
758 Prêts et billets payables	$	8,500 00	
759 Soldes payables sur trafic et service de wagons		4,393,308 32	
760 Comptes et salaires payables		16,229,955 40	
761 Divers comptes payables		3,252,392 41	
762 Intérêt échu et non payé		6,582,089 58	
764 Dette consolidée échue et non payée		419,729 81	
766 Intérêt couru et non échu		8,603,066 12	
767 Loyers courus et non échus		441,163 52	
768 Autre passif courant		929,449 84	
			40,859,655 00
Passif différé—			
769 Passif pour fonds de prévoyance	$	44,122 23	
770 Autre passif différé		11,161,306 98	
			11,205,429 21
Dettes contestées—			
771 Dû pour taxes	$	2,815,354 25	
773 Réserve pour assurance et accidents—Ch. de fer et M.M.G.C.		7,256,762 32	
775 Dépréciation accumulée—Voie		2,116,341 56	
776 Dépréciation accumulée—Matériel		5,121,897 39	
777 Dépréciation accumulée—Propriétés diverses		700,473 99	
778 Autres dettes contestées		2,824,284 75	
			20,835,114 26
Surplus—			
779 Additions à la propriété au moyen de recettes et surplus	$	1,700,832 62	
780 Dette consolidée remboursée par recettes et surplus		939,000 00	
781 Réserves du fonds d'amortissement		534,140 42	
783 Surplus réparti		1,973,888 04	
784 Profits et pertes—Solde débiteur.....Déficit		*385,712,040 41*	*380,564,179 33*
Total			$ 2,098,667,497 49

J. M. ROSEVEAR,
Contrôleur général.

Nous avons examiné les livres et dossiers des compagnies formant le réseau des chemins de fer Nationaux du Canada pour les douze mois finissant le 31 décembre 1925. Nous avons approuvé les chiffres indiquant les placements sur voie et matériel tels que portés aux livres des compagnies le 1er janvier 1923.

Nous certifions que, dans notre opinion, le bilan consolidé ci-dessus est un exposé fidèle et exact des affaires du réseau, non compris le chemin de fer Vermont-Central, au 31 décembre 1925 et nous certifions de plus que les comptes ci-attachés des profits et pertes pour l'année finissant le 31 décembre 1925 sont rédigés avec exactitude.

GEORGE A. TOUCHE & CIE,
Comptables brevetés,
Vérificateurs.

30 mars 1926.

COMPTE DE PROFITS ET PERTES, 1925

Débits—		
611 Solde débiteur au 1er janvier 1925	$	344,060,770 94
612 Solde de recettes		41,444,764 42
613 Surplus appliqué au fonds d'amortissement et autres fonds de réserve		16,691 89
615 Surplus réparti ou placement sur propriétés		39,525 33
618 Appropriations diverses des surplus		174,933 90
619 Pertes sur voie et matériel abandonnés		863,951 23
622 Mise à point du compte de surplus des terres		207,886 41
	$	386,808,524 12
Crédits—		
603 Profits sur voie et matériel vendus	$	18,043 69
604 Recette en souffrance, débit et crédit		840,728 40
605 Taux trop élevés non remboursables		16,473 00
606 Dons		146,574 62
607 Divers crédits et débits, net		74,663 10
Solde débiteur à reporter au bilan		385,712,040 41
	$	386,808,524 12

RELEVÉ DES RECETTES

		Année terminée le 31 décembre 1925	Année terminée le 31 décembre 1924
		$ c.	$ c.
501	Recettes d'exploitation de ch. de fer	244,971,202 61	235,588,182 55
531	Dépenses d'exploitation de ch. de fer	212,706,787 82	218,343,931 07
	Recettes nettes d'exploitation de ch. de fer	32,264,414 79	17,244,251 48
532	Arrérages de taxes sur ch. de fer	4,224,033 58	4,588,593 56
533	Recettes non encaissables	59,163 36	38,198 09
	Revenu d'exploitation du ch. de fer	27,981,217 85	12,617,459 83
502	Recettes de diverses exploitations	2,010,800 95	2,015,458 20
534	Dépenses de diverses exploitations	2,041,189 12	2,337,622 84
	Revenu net de diverses exploitations	*30,388 17*	*322,164 64*
535	Taxes sur diverses exploitations	73,486 99	60,278 17
	Total du revenu d'exploitation	27,877,342 69	12,235,017 02
504	Loyer de locomotives	259,928 36	318,575 13
505	Loyer de wagons à voyageurs	177,662 76	145,541 10
506	Loyer de matériel flottant	337 30	919 79
507	Loyer de matériel de construction	317,012 33	487,619 96
508	Loyer de facilités terminales, recettes	1,019,689 11	994,988 58
509	Revenu sur voie louée	83,040 50	85,698 56
510	Revenu divers pour loyer	1,201,059 70	1,158,333 52
511	Propriétés diverses non exploitées	192,138 58	165,128 45
512	Propriétés exploitées séparément, profit	1,179,057 22	1,044,876 27
513	Revenu en dividendes	386,958 91	454,613 00
514	Revenu sur valeurs consolidées	673,193 47	572,872 50
515	Revenu sur valeurs et comptes non consolidés	2,055,955 35	1,538,573 10
516	Revenu sur fonds d'amortissement et autres réserves	634,785 17	519,829 15
519	Revenus divers	221,225 58	1,750,392 79
	Total des recettes non d'exploitation	8,042,044 34	9,137,871 90
	Revenu brut	36,279,387 03	21,372,888 92
536	Loyer de wagons à march., solde débiteur	1,718,372 07	1,694,487 26
537	Loyer de locomotives	27,125 51	54,016 00
538	Loyer de wagons à voyageurs	353,864 10	145,527 74
539	Loyer de matériel flottant	21,748 16	8,944 29
540	Loyer de matériel de construction	5,672 08	5,492 53
541	Loyer de facilités terminales	683,544 04	933,503 27
542	Loyer de voies	1,276,119 89	1,452,709 02
543	Loyers divers	88,426 63	75,609 51
544	Divers arrérages de taxes	162,061 57	124,477 33
545	Propriétés exploitées séparément—Perte	759,059 63	802,470 03
546	Intérêt sur dette consolidée	40,438,235 34	38,361,704 14
546A	Intérêt sur les avances du gouvernement	31,450,381 89	31,271,043 00
547	Intérêt sur dette non consolidée	109,025 87	377,115 47
548	Amortissement de l'excompte sur la dette consolidée	514,024 12	317,671 51
551	Divers frais imputables sur le revenu	58,894 11	608,538 04
	Répartitions diverses du revenu	57,606 14	—
	Total à déduire du revenu brut	77,724,151 45	76,233,308 14
	Déficit net du revenu	*$ 41,444,764 42*	*$ 54,860,419 22*

RECETTES ET DÉPENSES D'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER

—	Année terminée le 31 décembre 1925	Année terminée le 31 décembre 1924
	$ c.	$ c.
Recettes—		
101 Marchandises	180,482,543 54	171,045,297 89
102 Voyageurs	36,618,481 66	37,233,998 14
103 Excédent de bagage	231,255 07	255,433 14
104 Wagons-lits	1,952,221 20	1,793,096 14
105 Wagons-salons	277,529 51	305,162 69
106 Poste	3,554,10 23	3,595 26
107 Messageries	13,316,773 17	13,316,628 94
108 Autres trains de voyageurs	110,053 78	143,494 01
109 Lait	429,399 66	455,759 51
110 Aiguillage	2,952,959 18	2,562,474 71
111 Trains de service spécial	65,386 16	72,888 87
113 Transbordement—Marchandises	——	1,251 29
114 Transbordement—Voyageurs	3,992 20	7,384 70
115 Transbordement—Véhicules et bétail	16,367 67	3,602 00
116 Transbordement—Autre	621 50	1,455 50
131 Wagons réfectoires et buffets	1,420,097 56	1,397,477 27
132 Hôtels et restaurants	73,597 72	137,547 40
133 Stations, privilèges pour trains et bateaux	171,905 07	161,549 99
134 Consignes	110,396 25	111,407 91
135 Magasinage des marchandises	190,421 59	170,813 40
136 Magasinage du bagage	51,050 27	60,737 76
137 Stationnement	672,685 34	647,335 09
138 Télégraphe et téléphone	2,559 40	2,170 09
139 Elévateurs à grain	502,988 19	438,413 65
140 Cours à bestiaux	——	5,213 78
142 Loyer d'édifices et autres propriétés	302,493 10	250,876 61
143 Divers	1,538,415 39	1,475,582 85
151 Facilités terminales—Crédit	17,436 90	30,733 58
152 Facilités terminales—Débit	*94,629 33*	*94,866 27*
Total des recettes d'exploitation	244,971,202 61	235,588,182 55
Dépenses—		
Entretien de voies et structures	43,006,813 70	44,039,965 51
Entretien du matériel	47,902,092 16	47,972,444 24
Trafic	6,726,472 90	6,892,751 22
Transport	106,477,437 08	110,085,033 62
Opérations diverses	2,253,050 54	2,381,469 56
En général	7,223,773 87	7,633,834 05
Transport pour la voie—Crédit	*882,852 43*	*661,567 13*
Total des dépenses d'exploitation	212,706,787 82	218,343 931 07

FRAIS D'EXPLOITATION DE CHEMIN DE FER

—	Année terminée le 31 décembre 1925	Année terminée le 31 décembre 1924
	$ c.	$ c.
Entretien des voies et structures—		
201 Administration	3,088,890 28	3,023,317 09
202 Entretien du chemin de fer	4,155,070 28	3,965,740 73
206 Tunnels et passages inférieurs	54,377 79	34,036 63
208 Viaducs, ponts et ponceaux	3,274,666 16	3,101,788 24
212 Traverses	7,109,284 39	6,814,905 25
214 Rails	2,739,682 38	3,676,122 51
216 Autre matériel de voie	2,067,095 59	1,961,999 13
218 Ballast	487,260 19	426,280 21
220 Pose de voie et nivellement	11,471,947 68	11,443,053 17
221 Clôtures permanentes	444,485 64	414,150 94
223 Clôtures temporaires pour neige ou sable et abri contre avalanches	35,774 70	34,381 51
225 Passages et affiches	488,284 65	559,161 46
227 Stations et bureaux	1,483,253 94	1,679,081 49
229 Bâtiments	184,085 48	150,499 87
231 Stations de prise d'eau	538,812 18	544,412 26
233 Gares à combustibles	180,594 59	211,914 83
235 Ateliers et rotondes à locomotives	1,463,677 64	1,574,290 55
237 Elévateurs à grains	55,726 33	107,869 62
241 Quais et docks	137,165 55	285,923 56
243 Quais pour charbon et minerai	22,561 26	50,560 89
245 Usines à gaz	266 57	1,619 20
247 Lignes télégraphiques et téléphoniques	490,351 10	503,824 23
249 Signaux et enclanchements	425,523 95	421,541 32
253 Édifices d'usines motrices	3,270 81	3,401 51
255 Sous-station d'énergie, bâtiment	0 69	544 77
257 Réseaux de transmission de force motrice	10,839 52	14,651 09
259 Réseaux de distribution de force motrice	24,624 72	42,228 63
261 Poteaux et accessoires de ligne de transmission	88 28	206 75
265 Ouvrages divers	4,303 94	3,250 95
267 Pavages	11,080 32	1,143 96
269 Machines pour l'entretien de la voie	261,247 55	251,270 78
271 Petits outils et accessoires	524,694 41	601,644 29
272 Enlèvement de la neige, de la glace, du sable	1,753,928 28	1,773,208 12
273 Cotisations pour améliorations publiques	5,580 82	20,838 79
274 Blessures aux personnes	279,111 48	416,075 30
275 Assurance	386,991 33	658,736 65
276 Papeterie et impressions	75,575 83	99,193 40
277 Autres dépenses	28,257 29	27,729 34
278 Entretien de voies, parcs et autres facilités en commun, Débit	325,297 23	329,819 70
279 Entretien de voies, parcs et autres facilités en commun, Crédit	*1,086,917 12*	*1,190,453 21*
Total	43,006,813 70	44,039,965 51

FRAIS D'EXPLOITATION DE CHEMIN DE FER

—	Année terminée le 31 décembre 1925	Année terminée le 31 décembre 1924
	$ c.	$ c.
Entretien du matériel—		
310 Administration	1,712,478 29	1,677,547 44
302 Machines et outils d'ateliers	1,219,849 83	1,319,069 20
304 Machinerie d'usine à force motrice	84,529 76	100,271 06
306 Appareils de relais électrique	240 14	696 94
308 Locomotives à vapeur—Réparations	16,019,269 40	17,319,361 14
309 Locomotives à vapeur—Dépréciation....(*Lignes des É.-U. seul.*)	449,443 46	421,890 26
310 Locomotives à vapeur—Mises au rancart	1,493,889 13	895,149 07
311 Autres locomotives—Réparations	45,287 51	40,845 91
312 Autres locomotives—Dépréciation..... *idem*	3,834 72	3,834 78
314 Wagons à marchandises—Réparations	15,192,555 99	15,013,169 16
315 Wagons à marchandises—Dépréciation..... *idem*	539,145 51	525,017 68
316 Wagons à marchandises—Mis au rancart	1,540,615 81	1,263,273 77
317 Wagons à voyageurs—Réparations	6,348,616 60	6,336,565 06
318 Wagons à voyageurs—Dépréciation..... *idem*	45,155 98	52,271 80
319 Wagons à voyageurs—Mis au rancart	92,294 56	55,662 56
320 Matériel moteur de wagons—Réparations	63,286 83	20,692 97
321 Matériel moteur de wagons—Dépréciation. *idem*	194 78	—
323 Matériel flottant—Réparations	138,538 80	139,555 51
324 Matériel flottant—Dépréciation..... *idem*	25,856 50	25,926 12
326 Matériel d'ateliers—Réparations	1,896,612 06	1,832,308 60
327 Matériel d'ateliers—Dépréciation..... *idem*	23,225 75	31,163 45
328 Matériel d'ateliers—Mis au rancart	242,350 99	121,662 08
329 Matériel divers—Réparations	17,034 41	13,145 39
330 Matériel divers—Dépréciation..... *idem*	63 84	—
331 Matériel divers—Mis au rancart	1,492 72	—
332 Blessures aux personnes	240,245 90	345,036 82
333 Assurance	479,996 08	502,042 78
334 Papeterie et impressions	80,882,69	92,204 71
335 Autres dépenses	39,790 70	18,465 47
336 Entretien de matériel en commun aux gares terminales, Débit	56,206 54	51,611 18
337 Entretien de matériel en commun aux gares terminales, Crédit	*190,893 12*	*245,996 67*
Total	47,902,092 16	47,972,444 24
Dépenses du trafic—		
351 Administration	1,882,435 06	1,875,602 24
352 Agences extérieures	2,428,136 28	2,465,739 71
353 Annonces	1,042,573 06	1,251,278 56
353 Radio	240,686 49	118,532 01
354 Associations de trafic	93,232 23	95,942 37
356 Bureau industriel	63,368 32	60,457 97
356 Colonisation, agriculture, ressources naturelles	448,300 40	391,454 11
356 Exposition de l'empire britannique	60,538 47	226,387 51
357 Assurance	902 09	808 82
358 Papeterie et impressions	373,091 45	358,127 06
359 Autres dépenses—Marchandises	93,209 05	48,420 86
Total	6,726,472 90	6,892,751 22

FRAIS D'EXPLOITATION DE CHEMIN DE FER—*suite*

—	Année terminée le 31 décembre 1925	Année terminée le 31 décembre 1924
	$ c.	$ c.
Transport, voie ferrée—		
371 Administration	3,967,947 56	3,610,188 71
372 Expédition des trains	1,406,196 42	1,399,128 67
373 Employés de gare	16,005,482 48	16,043,902 37
374 Service de pesage, d'inspection et de stationnement	73,329 50	71,170 77
375 Quais au charbon et minerai	109,061 55	141,965 27
376 Fournitures et dépenses des stations	1,429,002 45	1,497,846 19
377 Chefs et commis des parcs	2,485,119 26	2,436,287 56
378 Conducteurs et serre-freins de parcs	4,894,242 58	4,842,181 65
379 Aiguilleurs et signaleurs de parcs	700,975 01	724,539 50
380 Mécaniciens de parcs	3,475,583 74	3,428,229 34
381 Garde-moteurs de parcs	27,628 06	26,087 70
382 Combustible pour locomotives de parcs	4,796,161 91	5,198,621 15
383 Courant produit pour aiguillage	15,845 67	18,445 19
384 Courant acheté pour aiguillage	44,231 57	44,403 91
385 Eau pour locomotives de parcs	192,135 59	190,153 43
386 Graisse pour locomotives de parcs	47,413 04	51,067 07
387 Autres fournitures pour locomotives de parcs	45,996 84	51,690 20
388 Dépenses des rotondes—Parcs	1,437,965 69	1,432,442 71
389 Fournitures et dépenses de parcs	119,688 67	119,530 96
390 Exploitation de parcs et terminus en commun, débit	865,105 71	823,831 89
391 Exploitation, de parcs et terminus en commun, crédit	*1,278,170 29*	*1,292,990 70*
392 Mécaniciens de convois	10,054,017 25	10,329,289 31
393 Garde-moteurs de convois	75,597 19	56,884 90
394 Combustible pour locomotives de convois	21,070,804 78	22,859,850 71
395 Force motrice produite pour convois	12,579 92	15,873 91
396 Force motrice achetée pour convois	62,468 34	45,535 83
397 Eau pour locomotive de convois	1,067,608 79	1,166,571 03
398 Graisse pour locomotives de convois	299,396 57	315,948 30
399 Autres fournitures pour locomotives de convois	196,097 79	227,014 20
400 Dépenses pour les rotondes—Convois	3,819,093 44	3,997,535 95
401 Employés de convois	11,109,663 10	11,349,961 29
402 Fournitures et dépenses des convois	4,682,635 07	4,682,755 66
403 Exploitation de wagons-lits	987,223 35	972,430 72
404 Service des signaux et enclanchements	559,348 32	562,711 49
405 Protection aux passages à niveau	723,685 98	734,310 92
406 Service des ponts tournants	112,353 05	111,490 65
407 Service de télégraphe et téléphone	84,244 10	124,772 34
408 Service du matériel flottant	928,654 32	913,072 68
409 Service des messageries	6,112,992 71	6,364,533 48
410 Papeterie et impressions	929,164 91	855,036 75
411 Autres dépenses	343,756 38	388,287 06
412 Service des voies et facilités communes, débit	189,674 32	168,427 08
413 Service des voies et facilités communes, crédit	*439,173 76*	*375,634 35*
414 Assurance	420,281 51	487,786 99
415 Déblayage de voie lors d'accidents	449,155 64	499,515 82
416 Dommages aux propriétés	132,085 52	120,764 58
417 Dommages au bétail sur l'emprise	59,324 56	69,242 52
418 Pertes et dommages—Marchandises	1,101,377 00	1,186,544 69
419 Pertes et dommages—Bagages	4,353 53	6,789 65
420 Blessures aux personnes	677,030 39	989,005 92
Total	106,377,437 08	110,085,033 62

FRAIS D'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER—*Fin*

	Année terminée le 31 décembre 1925	Année terminée le 31 décembre 1924
	$ c.	$ c.
Service divers—		
441 Wagons-réfectoires et buffets	1,947,806 05	2,029,174 07
442 Restaurants	66,229 88	121,356 28
443 Élévateurs à grain	214,780 46	223,046 70
446 Autres services divers	24,234 15	7,892 51
Total des services divers	2,253,050 54	2,381,469 56
Frais généraux—		
451 Salaires et dépenses des hauts fonctionnaires généraux	986,024 69	990,957 88
452 Salaires et dépenses des commis et aides	2,793,972 19	4,281,896 34
453 Fournitures et dépenses du bureau général	475,451 63	564,792 25
454 Frais de contentieux	481,857 66	479,893 78
455 Assurance	3,073 00	2,793 49
456 Dépenses du service de secours	27,500 00	27,500 00
457 Pensions	816,288 23	682,023 96
458 Papeterie et impressions	178,039 09	236,811 96
459 Frais d'évaluation	34,583 51	33,040 43
460 Autres dépenses	430,668 86	337,697 64
461 Facilités terminales, débit	6,960 51	7,167 44
462 Facilités terminales, crédit	*10,645 50*	*10,741 12*
Total des frais généraux	7,223,773 87	7,633,834 05

DÉPENSES, MOINS MISES AU RANCART, DURANT L'ANNÉE 1925, APPLICABLES AU PLACEMENT EN VOIE ET MATÉRIEL

		$ c.
Voie—		
1	Travaux de génie	349,054 74
2	Terre pour fins de transport	729,710 88
3	Régalage	2,480,515 36
5	Tunnels et passages inférieurs	26,756 36
6	Viaducs, ponts et ponceaux	1,685,448 59
7	Structures élevées	235 77
8	Traverses	1,414,236 77
9	Rails	1,984,698 84
10	Autres matériel de voie	1,865,883 19
11	Ballast	819,279 45
12	Pose de voie et régalage	1,208,873 49
13	Clôtures permanentes	198,121 36
14	Clôtures provisoires pour neige, sable et galeries, contre avalanches	29,427 81
15	Passages et plaques indicatrices	392,414 12
16	Gares et bureaux	796,311 23
17	Bâtiments	31,742 42
18	Stations de prise d'eau	254,616 11
19	Gares à charbon	51,458 40
20	Ateliers et rotondes à locomotives	452,668 28
21	Élévateurs à grain	14,454 22
22	Halles de magasinage	160 01
23	Quais et docks	32,701 20
24	Quais pour charbon et minerai	391 09
25	Usines à gaz	399 99
26	Lignes de téléphone et télégraphe	59,832 77
27	Signaux et enclanchements	83,423 64
29	Édifice pour pouvoir hydraulique	58,809 28
30	Édifices, sous-stations pour pouvoirs hydrauliques	*2,920 39*
31	Réseau pour transmission de courant	7,884 67
32	Réseau de distribution de courant	84,932 76
33	Poteaux et accessoires pour lignes de transmission	69,240 59
34	Conduites souterraines	*7,911 15*
35	Structures diverses	245,281 07
36	Pavages	3,342 82
37	Machines pour le travail de la voie	28,450 55
38	Petit outillage de voie	2,736 37
39	Cotisations pour améliorations publiques	118,451 07
40	Recettes et dépenses d'exploitation pendant la construction	*7,288 37*
41	Coût de voie achetée	201 89
43	Autres frais, voie	3,664 63
44	Machines d'ateliers	62,097 93
45	Machinerie d'usine motrice	133,764 59
46	Appareils pour sous-stations d'énergie	5,420 53
47	Matériaux et fournitures de construction non employés	*5,034 50*
		$ 15,763,796 43

DÉPENSES, MOINS MISES AU RANCART, DURANT L'ANNÉE, APPLICABLES AU PLACEMENT EN VOIE ET MATÉRIEL—*Fin*

Matériel—			
51	Locomotives à vapeur	$	*1,067,937 59*
53	Wagons à marchandises		488,906 12
54	Wagons à voyageurs		1,363,198 37
55	Moteurs pour wagons		523,223 84
56	Matériel flottant		4,132 54
57	Matériel d'atelier		*32,604 03*
58	Matériel divers		12,725 18
		$	1,291,644 43
Frais généraux—			
71	Organisation	$	*16 83*
72	Fonctionnaires et commis		76 83
73	Contentieux		557 63
74	Papeterie et impressions		4,232 72
75	Taxes		7,970 02
76	Intérêt durant la construction		183,570 07
77	Autres dépenses, en général		27,119 81
		$	222,301 83
	Total	$	17,277,742 69
	Frais de placement, crédits provisoires		264,111 05
	Frais de placement, propriétés exploitées séparément		1,044,708 54
	Mise à point du bilan par suite du transport de comptes non applicables aux dépenses de l'année		621,734 98
	Changement dans le compte 701, pendant l'année		17,964,827 30
	Solde au 1er janvier 1925		1,837,072,740 64
	Solde au 31 décembre 1925, suivant le bilan	$	1,855,037,567 94

C. 702—AMÉLIORATIONS SUR CHEMIN DE FER LOUÉ DURANT L'ANNÉE 1925

Voie—			
1	Travaux de génie	$	10,551 41
2	Terre pour fins de transport		28,088 34
3	Régalage		106,334 70
6	Viaducs, ponts et ponceaux		82,557 68
8	Traverses		19,985 58
9	Rails		64,363 99
10	Autres matériaux de voie		61,561 70
11	Ballast		11,412 26
12	Pose de voie et régalage		19,489 38
13	Clôtures permanentes		457 23
14	Clôtures provisoires pour neige, sable et galeries contre avalanches		5,269 21
15	Passages et plaques indicatrices		35,222 89
16	Gares et bureaux		14,654 80
17	Batiments		5,558 98
18	Stations de prises d'eau		5,726 93
19	Stations au charbon		1,008 27
20	Ateliers et rotondes à locomotives		31,207 13
21	Élévateurs à grain		*357 53*
23	Quais et docks		*6,899 94*
26	Lignes de téléphone et télégraphe		7,711 97
27	Signaux et enclanchements		3,038 16
31	Réseau pour transmission de courant		1,073 30
32	Réseau de distribution de courant		*859 66*
33	Poteaux et accessoires, lignes de transmission		7 92
37	Machines pour travail de voie		798 13
38	Petit outillage de voie		234 60
39	Cotisations pour améliorations publiques		6,844 55
44	Machinerie d'atelier		*5,248 52*
45	Machinerie d'usine motrice		4,507 39
		$	514,300 85

Matériel—		
51 Locomotives à vapeur	$	*4,391 01*
53 Wagons à marchandises		*981 02*
57 Matériel d'atelier		*93,970 58*
58 Matériel divers		304 00
Total	$	*99,038 61*
Total	$	415,262 24
Frais de placement, crédits provisoires		*7,115 14*
Frais de placement, propriétés exploitées séparément		22,481 77
Changement dans le C. 702 pendant l'année	$	430,628 87
Solde au 1er janvier 1925		5,860,651 08
Solde au 31 décembre 1925 suivant le bilan	$	6,291,279 95

Les dépenses sur propriétés louées par une compagnie du réseau à une autre compagnie sont comprises dans ce compte.

TABLEAU DONNANT LES DÉTAILS DU MATÉRIEL EN MAGASIN AU 31 DÉCEMBRE 1924 ET LES ADDITIONS, LES MISES AU RANCART ET LA QUANTITÉ EN MAGASIN AU 31 DÉCEMBRE 1925

——	Au 31 décembre 1924	Additions durant l'année	Réformes durant l'année	Au 31 décembre 1925
Locomotives—				
Voyageurs—Marchandises	2,769	5	134	2,640
Aiguillage	513	6	10	509
Locomotives électriques	12	.....	.....	12
Total, locomotives	3,294	11	144	3,161
Matériel pour marchandises—				
Wagons fermés	86,877	507	1,562	85,822
Wagons plates-formes	11,415	22	603	10,834
Wagons à bestiaux	6,189	2	317	5,874
Wagons à charbon	17,058	137	252	16,943
Wagons-réservoirs	142	.....	.....	142
Wagons réfrigérateurs	3,108	.....	39	3,069
Fourgons de queue	1,753	74	63	1,764
Autres wagons pour marchandises	2,240	40	329	1,951
Total du matériel pour marchandises	128,782	782	3,165	126,399
Matériel pour voyageurs—				
Voitures, 1ère classe	982	.....	13	969
Voitures, 2ème classe.	251	7	6	252
Voitures mixtes	285	2	7	280
Voitures pour émigrants	327	12	7	332
Wagons-buffets	84	.....	.....	84
Wagons-salons	132	1	.....	133
Wagons-lits	253	5	3	255
Wagons-poste	99	.....	6	93
Fourgons à bagage et messageries	1,053	24	25	1,052
Wagons	25	13	.....	38
Autres wagons pour services des voyageurs	47	29	.....	76
Total du matériel pour voyageur	3,538	93	67	3,564
Pour le service de la compagnie—				
Bureaux de paie	75	1	3	73
Tous autres wagons au service de la compagnie	6,927	565	458	7,034
Total, au service de la compagnie	7,002	566	461	7,107
Total des wagons	139,322	1,441	3,693	137,070
Matériel flottant—				
Transbordeurs	8	.....	.....	8
Chalands	5	.....	.....	5
Remorqueurs	3	.....	.....	3
Construction	4	1	1	4

TABLEAU COMPARATIF DONNANT LES RECETTES D'EXPLOITATION PAYÉES EN MAIN-D'ŒUVRE ET LE NOMBRE MOYEN D'EMPLOYÉS

—	1925	1924	Augmentation ou diminution	Pourcentage d'augmentation ou de diminution
Recettes brutes	$244,971,202 61	$235,588,182 55	Aug. $9,383,020 06	3·98
Main-d'œuvre	127,197,272 73	127,216,017 40	Dim. 18,744 67	·01
Rapport de la main-d'œuvre aux recettes brutes	51 92	54 00	Dim. 2 08	3·85
Comparaison des listes de paie (y compris améliorations)	141,025,939 00	143,242,026 00	Dim. 2,216,087 00	1·55
Nombre moyen des employés	95,785	98,875	Dim. 3,090	3·13

TABLEAU COMPARATIF DONNANT LA DISTRIBUTION DU COEFFICIENT D'EXP LOITATION CONTRE LA MAIN-D'ŒUVRE, LE COMBUSTIBLE ET AUTRES DÉPENSES

—	1925	1924	Augmentation ou diminution	Pourcentage d'augmentation ou de diminution
Main-d'œuvre	51 92	54 00	Dim. 2 08	3·85
Combustible	10 56	11 91	Dim. 1 35	11·34
Autres dépenses	24 35	26 77	Dim. 2 42	9·04
Total	86 83	92 68	Dim. 5 85	6·31

TABLEAU COMPARATIF DONNANT LA RÉPARTITION D'UN DOLLAR EN DÉPENSES DIVERSES D'EXPLOITATION

—	1925	1924
Entretien de voies et structures	17 56	18 69
Entretien du matériel	19 55	20 36
Trafic	2 75	2 93
Transport—Voie ferrée	43 46	46 73
Services divers	92	1 01
En général	2 95	3 24
Transport pour la voie—Crédit	*36*	*28*
Total	86 83	92 68

TABLEAU COMPARATIF DONNANT LA RÉPARTITION D'UN DOLLAR EN MAIN-D'ŒUVRE, COMBUSTIBLE ET AUTRES DÉPENSES

—	1925	1924
Main-d'œuvre	59 80	58 26
Combustible	12 16	12 85
Autres dépenses	28 04	28 89
Total	100 00	100 00

TABLEAU COMPARATIF DONNANT LA RÉPARTITION D'UN DOLLAR EN DÉPENSES DIVERSES

—	1925	1924
	Cents	Cents
Entretien de voies et structures	20	20
Entretien du matériel	23	22
Trafic	03	03
Transports—Voie ferrée	50	50
Services divers	01	01
En général	03	04
Transport pour la voie, crédit	—	—
Total	100	100

PRÊTS DU DOMINION DU CANADA

—	Capital dû le 31 décembre 1925	Intérêt couru 1925	Intérêt couru 1924
	$ c.	$ c.	$ c.
Canadien National—Grand-Tronc—			
1920-1921, emprunt, 6 p. 100	25,000,000 00	1,500,000 00	1,500,000 00
1921-1922, emprunt, 6 p. 100	55,293,435 18	3,317,606 10	3,317,606 10
1922-1923, crédit n° 137, 6 p. 100	23,288,747 15	1,397,324 82	1,397,324 76
Avances A-c G.-T.-P., débentures, 4 p. 100	15,000,000 00	600,000 00	600,000 00
Règlement d'intérêts divers	—	*114,752 82*	*161,548 80*
Grand-Tronc-Pacifique—			
Loi des subsides, 1916, 6 p. 100	4,555,843 45	273,350 60	273,350 60
Loi des subsides, 1917, 6 p. 100	4,196,073 72	251,764 42	251,764 42
Loi des subsides, 1918, 6 p. 100	5,787,439 93	347,246 40	347,246 40
Arrêté du conseil, 6 p. 100	6,000,000 00	360,000 00	360,000 00
Avances pour payer l'intérêt garanti	20,506,493 55	—	—
Certificats du receveur, 6 p. 100	53,768,865 94	3,081,487 44	2,865,405 33
Obligations, G.-T.-P., détenues par le gouvernement, 3 p. 100	33,048,000 00	991,440 00	991,440 00
Canadien-Nord—			
Avances en vertu de la loi de 1911, 3½ p. 100	2,396,099 68	83,863 48	83,863 48
Avances en vertu de la loi de 1914, 4 p. 100	5,294,000 02	211,760 00	211,760 00
Avances en vertu de la loi de 1915, 5 p. 100	10,000,000 00	500,000 00	500,000 00
Avances de en vertu la loi de 1916, 6 p. 100	15,000,000 00	900,000 00	900,000 00
Avances en vertu de la loi de 1917, 6 p. 100	25,000,000 00	1,500,000 00	1,500,000 00
Avances de en vertu la loi de 1918, 5 p. 100	25,000,000 00	1,500,000 00	1,500,000 00
Avances, loi des mesures de guerre, 1918, 6 p. 100	1,887,821 16	113,269 26	113,269 26
Prêts sur matériel, en vertu du chap. 38, 1918, 6 p. 100	13,951,328 28	837,079 70	837,079 70
Avances en vertu de la loi des subsides, 1919, 6 p. 100	35,000,000 00	2,100,000 00	2,100,000 00
Avances, crédit 96—1919, 6 p. 100	23,362,212 73	1,401,732 76	1,401,732 76
Avances, crédit 127—1920, 6 p. 100	48,611,077 00	2,916,664 62	2,916,664 62
Avances, crédit 115—1920, 6 p. 100	15,503,426 34	930,205 58	930,205 58
Avances, crédit 113—1921, 6 p. 100	1,725,723 30	103,543 40	103,543 40
Avances, crédit 126—1921, 6 p. 100	24,500,000 00	1,470,000 00	1,470,000 00
Avances, crédit 126, G.-T.-P.—1921-22, 6 p. 100	11,733,625 27	704,017 52	704,017 52
Avances, crédit 126, G.-T.-R.—1921-22, 6 p. 100	8,186,181 15	491,170 86	491,170 86
Avances, crédit 136—1922-23, 6 p. 100	42,800,000 00	2,568,000 00	2,568,000 00
Avances, crédit 115—1922-23, 6 p. 100	2,315,805 79	138,948 34	138,948 34
Avances, crédit 139—1923-24, 6 p. 100	12,655,019 57	759,301 17	817,564 85
Avances, crédit 137—1924-25, 5 p. 100	1,318,315 86	215,358 24	240,633 82
	572,685,535 07	31,450,381 89	31,271,043 00

COMPTE 546—INTÉRÊT SUR LA DETTE CONSOLIDÉE

COMPTE 755—DETTE CONSOLIDÉE NON ÉCHUE

Titre des valeurs	Nom des compagnies	Date de l'échéance	Capital dû le 31 décembre 1925	Intérêt couru 1925	Intérêt couru 1924
			$ c.	$ c.	$ c.
Garanties par le gouvernement du dominion—					
Stock-débentures, perp., 5 p. 100	G.-T.	Perpétuelle	20,782,491 67	1,039,124 58	1,039,124 58
Stock-débentures, perp., 5 p. 100, G.W.	G.-T.	Perpétuelle	13,252,322 67	662,616 12	662,616 12
Stock-débentures, perp., 5 p. 100	G.-T.	Perpétuelle	119,839,014 33	4,793,560 56	4,793,560 56
Stock-débentures, perp., du Northern Ry., 4 p. 100	G.-T.	Perpétuelle	1,499,979 67	59,999 18	59,999 18
Stock-débentures, perp., 4 p. 100	G.-T.	Perpétuelle	60,833,333 33	2,433,333 33	2,433,333 33
Obligations débentures-or, d'amortissement, 7 p. 100	G.-T.	1er oct. 1940	24,743,000 00	1,732,010 00	1,732,010 00
Obligations débentures-or, d'amortissement, 6 p. 100	G.-T.	1er sept., 1936	25,000,000 00	1,500,000 00	1,500,000 00
Obligations 1ère hypothèque (des mains du gouvernement), 3 p. 100	G.-T.-P.	1er janv. 1962	34,992,000 00	1,049,760 00	1,049,760 00
Obligations Stirling dues, 1962, 4 p. 100	G.-T.-P.	1er janv. 1962	8,440,848 00	337,633 92	337,633 92
Stock-débentures, 1ère hypothèque, 3 p. 100	Can.-Nord.	10 juillet 1953	9,359,996 72	280,799 86	280,799 86
Stock-débentures, 1ère hypothèque, 3 p. 100	Can.-Nord.	20 juillet 1958	7,896,588 26	276,380 46	276,380 46
Stock-débentures, 4 p. 100	Can.-Nord.	1er sept. 1934	17,060,333 33	682,413 34	682,413 34
Obligations-débentures, d'amortissement, 7 p. 100	Can.-Nord.	1er déc. 1940	24,793,000 00	1,735,510 00	1,735,510 00
Obligations-débentures, d'amortissement, 6½ p. 100	Can.-Nord.	1er juillet 1946	25,000,000 00	1,625,000 00	1,625,000 00
Billets garantis à 3 ans, 5 p. 100	Can.-Nord.	1er mars 1925	——	91,666 66	550,000 00
Obligations-or garanties à 10 ans, 4½ p. 100	Can.-Nord.	15 février 1935	17,000,000 00	667,279 97	——
Stock-débentures, 1ère hypothèque, 3½ p. 100	C.-N.-A.	4 mai 1960	3,149,998 66	110,249 94	110,249 94
Stock-débentures, 1ère hypothèque, 3½ p. 100	C.-N.-O.	19 mai 1961	34,229,996 87	1,198,049 84	1,198,049 84
Caisse pour le matériel, série "G", 5 p. 100	Can.-Nat.	Série 1-8-1938	19,500,000 00	1,000,000 00	1,075,000 00
Billets-or garantis à 30 ans, 4 p. 100	Can.-Nat.	1er juillet 1927	20,000,000 00	800,000 00	305,753 33
Obligations-or garanties à 30 ans, 4 p. 100	Can.-Nat.	15 sept. 1954	26,000,000 00	1,170,000 00	334,839 04
Obligations-or garanties à 5 ans, 4½ p. 100	Can.-Nat.	15 février 1930	18,000,000 00	706,530 78	——
Garanties par la province d'Ontario—					
Stock-débentures, 1ère hypothèque, 3½ p. 100	C.-N.-O.	1936 et 1938	7,859,997 59	275,099 90	275,099 90
Garanties par la province de Manitoba—					
Obligations-débentures consolidées, 4 p. 100	Can.-Nord.	30 juin 1930	10,785,993 31	431,416 74	431,361 86
Obligations, embranch. Sifton, 4 p. 100	Can.-Nord.	1er fév. 1929	1,137,340 00	45,493 60	45,493 60
Obligations, embranch. Gilbert Plains, 4 p. 100	Can.-Nord.	1er nov. 1930	2,433 33	97 32	97 32
Obligations du Manitoba and South Eastern, 4 p. 100	Can.-Nord.	1er fév. 1929	510,513 34	20,442 91	20,498 38
Obligations Division d'Ontario, 4 p. 100	Can.-Nord.	30 juin 1930	5,679,886 66	227,166 27	227,078 67
Obligations Division d'Ontario, 4½ p. 100	Can.-Nord.	30 juin 1930	64,726 67	2,945 55	3,044 10
Obligations, termini Winnipeg, 4 p. 100	Can.-Nord.	1er juillet 1939	3,000,000 00	120,000 00	120,000 00
Stock-Débentures, 1ère hypothèque, 4 p. 100	Can.-Nord.	30 juin 1930	2,859,998 87	114,339 92	114,399 92
Obligations de la prov. de Manitoba, 4 p. 100	Can.-Nord.	1er oct. 1930	349,000 00	13,960 00	13,960 00
Garanties par la province de la Saskatchewan—					
Obligations 1ère hypothèque, 4 p. 100	G.-T.-P.	22 janv. 1939	9,874,062 00	394,962 48	394,962 48
Stock-débentures, 1ère hypothèque, 4 p. 100	Can.-Nord.	23 janv. 1939	8,029,999 99	321,200 00	321,200 00
Garanties par la province de l'Alberta—					
Obligations 1ère hypothèque—1942, 4 p. 100	G.-T.P.	15 fév. 1942	1,153,764 00	46,150 56	46,150 56
Obligations 1ère hypothèque—1939, 4 p. 100	G.-T.-P.	15 fév. 1949	2,430,000 00	97,200 00	97,200 00
Stock-débentures, 1ère hypothèque, 4 p. 100	Can.-Nord.	25 fév. 1939	5,586,665 64	223,466 62	223,466 62
Stock-débentures, 1ère hypothèque—1943, 4½ p. 100	C.-N.	22 oct. 1943	2,799,997 73	125,999 99	125,999 90
Stock-débentures, 1ère hypothèque—1942, 4½ p. 100	C.-N.	16 fév. 1942	6,424,000 00	289,080 00	289,080 00
Garanties par la prov. de la Colom.-Britannique—					
Stock-débentures, 1ère hypotèhque, 4 p. 100	C.-N.-P.	2 avril 1950	16,412,001 13	656,480 07	656,480 07
Stock-débentures termini, 4½ p. 100	C.-N.-P.	2 avril 1950	8,614,000 00	387,630 00	387,630 00
A reporter			674,947,283 77	30,245,109 48	27,837,095 63

*Ces valeurs ne sont pas garanties mais peuvent être échangées contre des obligations, 4 p. 100 de la division d'Ontario.

COMPTE 546—INTÉRÊT SUR LA DETTE CONSOLIDÉE—*Suite*

COMPTE 755—DETTE CONSOLIDÉE NON ÉCHUE—*Suite*

Titre des valeurs	Nom des compagnies	Date de l'échance	Capital dû le 31 décembre 1925	Intérêt couru 1925	Intérêt couru 1924
			$ c.	$ c.	$ c.
Report			674,947,283 77	30,245,109 48	27,837,095 63
Valeurs non garanties (par les provinces ou le Dominion)—					
Canada-Atlantique, obligations 1ère hypothèque, 4 p. 100	G.-T.	1er janv. 1955	16,000,092 00	640,003 68	640,003 68
Vs. obligations Wellington, Grey et Bruce, 7 p. 100	G.-T.	Par tirage	230,193 33	26,876 66	26,800 70
Obligations, 3e pref. Northern Ry., 6 p. 100	G.-T.	Indéterminable	70,566 66	4,234 00	4,234 00
Effets fiduciaires pour matériel—Série "D". 5 p. 100	G.-T.	Série 1-8-1927	500,000 00	29,166 67	41,666 67
Effets fiduciaires pour matériel "U.S.R.A.", 6 p. 100	G.-T.	Série 15-1-1935	599,000 00	35,940 00	39,534 00
Certificats, caisse du matériel, "F", 6½ p. 100	G.-T.	1er fév. 1936	11,230,000 00	729,950 00	729,950 00
Obligations 1ère hypothèque, 4 p. 100	N.-E. Elev. Co	Série 1-7-1941	160,000 00	6,087 50	Débité C. 542
Obligations 1ère hypothèque, 4 p. 100	Port Elevat. Co	Série 1-1-1937	60,000 00	2,400 00	Débité C. 542
Obligations 1ère hypothèque, 4 p. 100	Pem. Southern	1er sept. 1956	150,000 00	6,000 00	Débité C. 542
Deuxième hypothèque—Prairie "A", 4 p. 100	G.-T.-P.	1er avril 1955	10,206 00	408,240 00	408,240 00
Deuxième hypothèque—Mountain "B", 4 p. 100	G.-T.-P.	1er avril 1955	9,963,520 00	398,520 00	309,852 00
Première hypothèque—Lac Supérieur, 4 p. 100	G.-T.-P.	1er avril 1955	7,533,000 00	301,320 00	301,320 00
Stock-débentures perpl, 4 p 100	G.-T.-P.	Perpétuelle	34,879,252 86	1,395,170 12	1,395,170 12
Stock-débentures perp.-cons., 4 p. 100	Can.-Nord.	Perpétuelle	44,943,019 40	1,797,720 74	1,797,720 74
Obligations de l'embranchem. Prince-Albert, 4½ p. 100	Can.-Nord.	30 juin 1930	300,000 00	13,500 00	13,500 00
Effets fiduciaires pour matériel—Série "A", 6 p. 100	Can.-Nord.	Série 1-7-1928	1,250,000 00	88,500 00	115,500 00
" " —Série "B", 6 p. 100	Can.-Nord.	Série 1-1-1929	2,625,000 00	168,750 00	213,750 00
" " —Série "C", 6 p. 100	Can.-Nord.	Série 1-5-1929	2,625,000 00	183,750 00	228,750 00
" " —Série "D", 6 p. 100	Can.-Nord.	Série 1-12-	3,500,000 00	210,000 00	255,000 00
" " —Série "E", 7 p. 100	Can.-Nord.	1er mai 1935	14,000,000 00	980,000 00	980,000 00
" " —Série "L", 5 p. 100	Can.-Nord.	Série 1-8-1926	128,000 00	8,600 00	15,100 00
Stock-débentures cons. perp. 4 p. 100	C.-N.-O.	Perpétuelle	8,724,113 20	348,964 50	348,964 50
Obligations 1ère hypothèque, 5 p. 100	C.-O	1er janv. 1934	783,046 66	39,237 50	39,712 00
Obligations 1ère hypothèque, 5 p. 100	Baiede Quinté	2 janv. 1927	730,000 00	36,500 00	36,500 00
Stock-débentures, cons. perp., 4 p. 100	C.-N.-Q.	Perpétuelle	5,250,369 26	210,014 78	21,014 76
Obligations-or, 1ère hypothèque, 4 p 100	C.-N.- of C.	1er oct. 1934	3,510,250 00	140,410 00	140,410 00
Stock-débentures, perp., 1ère hypoth., 4 p. 100	Q. & L. St.-J.	Perpétuelle	4,252,503 06	170,100 14	170,100 14
Obligations, 1ère hypothèque, 3½ p. 100	H. & S.-W.	30 sept. 1942	4,447,000 00	155,645 00	155,645 00
Stock-débentures, 1ère hypothèque, 4 p. 100	Q.L.L. & S.R. R.	1er juillet 1936	5,019,539 86	200,781 14	200,781 14
Obligations au compte du loyer, 1ère hypothèque, 5 p. 100	M.R. Tnl. & Tml	15 avril 1970	1,771,953 33	89,940 05	93,700 57
Obligations, 1ère hypothèque, 4 p. 100	C.N.C. & O. Dock	1er janv. 1936	1,375,000 00	68,750 00	Débité C. 542
Stock-débentures, 1ère hypothèque, 4 p. 100	D.W. & P.	1er juin 1939	7,004,997 27	280,200 00	280,200 00
Obligations, 1ère hypothèque, 4 p. 100	G.-T.-W.	1er juillet 1950	10,964,416 00	438,576 64	438,576 64
Billets sur matériel, 6 p. 100	G.-T.-W.	Série 15-1-1935	2,065,000 00	124,416 25	136,806 25
Obligation, 1ère hypothèque, 5 p. 100	G.-T.-Jct.	1er janv. 1934	938,960 00	407,812 50	161,237 10
*Intérêt sur valeurs retirées en 1923, etc			8,750,000 00	46,948 00	46,948 00
Effets fiduciaires pour matériel, série "H", 4½ p. 100	Can.-Nat.	Série 1-7-1939	——	——	460,152 50
Charges fixes dues au public suivant le compte des recettes 546				40,438,235 34	38,361,704 14
Montreal Warehousing Company, 1ère hypothèque, 4 p. 100		1er avril 1936	136,000 00	Intérêt résultant de lignes exploitées séparément.	
Rail and River Coal Company, 1ère hypothèque, 5 p. 100		1er avril 1938	1,495,000 00	" "	
Niagara, St. Catharines and Toronto Railway Company, 1ère hypothèque, 5 p. 100		1er nov. 1929	1,098,000 00	" "	
Stock-débentures Toronto, Suburban, 4½ p. 100		15 juil. 1961	2,628,000 00	" "	
Stock-déb. Canadien-Nord, etc des recettes, 5 p. 100		16 mai 1930	847,900 00	" "	
Hypothèques impayées, Canadian National Realities, Ltd.		Divers	24,137,846 08	Intérêt non couru.	
Dette totale au public (y compris obligations dans les fonds d'amortissement), suivant bilan, compte 755			931,329,302 74	Intérêt résultant de lignes exploitées séparément.	

STATISTIQUES SUR L'EXPLOITATION DE LA VOIE

Nombre	Année 1925	Année 1924
1. Nombre de milles de voie exploitée	21,936·49	21,865·99
Trains-milles—		
11 Marchandises—wagons-ordinaires	.....	.....
12 " wagons légers	.....	.....
13 " total	30,209,725	29,811,416
14 Voyageurs	23,255,522	23,410,063
15 Mixtes	3,668,878	3,672,533
16 Spéciaux	23,758	23,265
wagons-unités	666,130	435,393
17 Total, service de transport	57,824,013	57,352,670
18 Service des travaux	2,104,836	2,728,355
Locomotives-milles—		
21 Marchandises—principal	30,231,806	29,834,085
22 " auxiliaires	655,159	669,494
23 " wagons légérs	486,979	546,084
24 " total	31,373,944	31,049,663
25 Voyageurs—principal	23,256,233	23,410,071
26 " auxiliaires	157,281	186,200
27 " wagons-légers	462,952	491,566
28 " total	23,876,466	24,087,837
29 Trains mixtes—principal	3,669,052	3,672,614
30 " auxiliaires	14,882	13,263
31 " wagons légers	39,006	41,989
32 " total	3,772,940	3,727,866
33 Spécial—principal	23,770	23,265
34 " auxiliaires	1,589	1,516
35 " wagons légers	1,413	423
36 " total	26,772	25,204
37 Aiguillage des trains	3,668,279	3,688,684
38 Formation des trains—marchandises	12,386,771	12,356,316
39 " " voyageurs	1,037,465	1,085,686
40 " " total	13,424,236	13,442,002
41 Total, service de transport	76,092,637	76,021,256
42 Service des travaux	2,681,266	3,436,762
Wagons-milles—		
51 Convois de marchandises—chargés	774,970,489	737,979,275
52 " " à vide	400,491,890	363,252,703
53 Total des wagons chargés et des wagons à vide	1,175,462,379	1,101,231,978
54 Convois de marchandises—Fourgons de queue	30,563,461	30,194,756
56 " " total	1,206,025,840	1,131,426,734
57 Trains de voyageurs—voitures de voyageurs	59,843,758	59,255,893
58 " " wagons-lits, salons et observatoires	40,095,144	38,527,906
59 " " wagons-restaurants	6,370,343	6,616,625
" " wagons-unités	688,038	440,280
60 " " autres	56,255,188	56,055,979
61 " " total	163,252,471	160,896,683

STATISTIQUES SUR L'EXPLOITATION DE LA VOIE—*Fin*

Nombre	Année 1925	Année 1924
Trains-milles—Fin		
62 Trains mixtes—marchandises—chargés	22,384,204	20,819,698
63 " " à vide	9,114,914	8,355,861
64 " fourgons de queue	1,508,834	1,506,061
66 " voyageurs	5,351,726	5,129,812
67 " wagons-lits, salons et observatoires	35,140	78,588
68 " restaurants	1,374	1,847
69 " autres trains de voyageurs	2,112,231	2,205,499
70 " total	40,508,423	38,187,366
71 Trains spéciaux—marchandises—chargés	221,242	255,201
72 " " " à vide	3,156	4,385
73 " fourgons de queue	20,422	21,476
75 " voyageurs	61,875	51,105
76 " wagons-lits, salons et observatoires	24,367	25,853
77 " wagons-restaurants	1,326	582
78 " autres trains de voyageurs	9,916	7,941
79 " total	333,304	366,543
80 Total, service de transport	1,410,120,038	1,330,877,326
81 Service des travaux	11,701,506	17,863,271
Transport des marchandises—		
91 Tonnes—avec revenu	54,999,257	52,498,514
92 " sans revenu	9,490,037	9,698,732
93 " total	64,489,294	62,197,346
94 Tonnes-milles—avec revenu	18,026,790 000	16,932,406 010
95 " sans revenu	1,786,830,104	1,926,838,917
96 " total	19,813,620,104	18,859,244,927
Transport des voyageurs—		
97 Voyageurs transportés (revenu)	21,675,234	22,707,880
98 Milles-voyageurs	1,379,977,856	1,372,335,263
Recettes et dépenses—		
101 Recettes provenant du transport des marchandises	$ 180,482,543 54	$ 171,045,297 89
102 Recettes provenant du transport des voyageurs	$ 36,618,481 66	$ 37,233,998 44
103 Recettes service de transport des voyageurs	$ 56,489,914 91	$ 57,098,834 48
104 Recettes d'exploitation	$ 244,971,202 61	$ 235,588,182 55
105 Frais d'exploitation	$ 212,706,787 82	$ 218,343,931 07
106 Recettes nettes d'exploitation	$ 32,264,414 79	$ 17,244,251 48
Moyenne par mille de voie—		
111 Milles, convois de marchandises	1,377	1,363
112 Milles, trains de voyageurs	1,090	1,091
113 Milles, trains mixtes	167	168
114 Milles, trains spéciaux	1	1
115 Trains, service de transport	2,636	2,623
116 Milles, trains de service des travaux	96	126
117 Milles, trains de locomotives de transport	3,469	3,477
118 Milles, wagons à marchandises	56,494	53,160
119 Milles, wagons à voyageurs	7,788	7,705
120 Recettes provenant du transport des marchandises	$ 3,227 50	$ 7,822 44
121 Recettes provenant du transport des voyageurs	$ 2,575 16	$ 2,611 31
122 Recettes d'exploitation	$ 11,167 29	$ 10,774 18
123 Frais d'exploitation	$ 9,696 48	$ 9,985 54
124 Recettes nettes d'exploitation	$ 1,470 81	$ 788 64
125 Tonnes-milles—marchandises dont le transport est payé	818,150	774,372
126 " toutes marchandises	899,604	862,492
127 Voyageurs-milles—recettes	62,908	62,761
Moyenne par train-mille—		
131 Milles, wagons à marchandises chargés, convois de marchandises	25·65	24·75
132 " " " trains mixtes	6·10	5·67
133 " " à vide, convois de marchandises	13·26	12·19
134 " " " trains mixtes	2·48	2·28
135 Tonnes-milles—marchandies dont le transport est payé	540·60	516·83
136 Tonnes-milles—toutes marchandises	594·42	575·64

STATISTIQUES SUR L'EXPLOITATION DE LA VOIE—*Fin*

Nombre	Année 1925	Année 1925
Moyenne par train-mille—Foin		
137 Milles-wagons de voyageurs—traons de voyageurs	6·82	6·75
138 Milles-wagons de voyageurs—trains mixtes	2·04	2·04
139 Recettes par milles—voyageurs	56·09	55·86
140 Recettes—marchandises	$ 5 44	$ 5 22
141 Recettes—trains de voyageurs	$ 2·30	$ 2 32
142 Recettes d'exploitation	$ 4 24	$ 4 11
143 Frais d'exploitation	$ 3 68	$ 3 81
144 Recettes nettes d'exploitation	$ 56	$ 30
Moyenne par locomotive-mille—		
151 Trains-milles—convois de marchandises	·96	·96
152 Wagons-milles—convois de marchandises	38·44	36·44
153 Trains-milles—trains de voyageurs	·97	·97
154 Wagons-milles—trains de voyageurs	6·81	6·66
155 Trains-milles—trains mixtes	·99	·99
156 Wagons-milles—trains mixtes	10·88	10·24
157 Trains-milles—trains spéciaux	·89	·92
158 Wagons-milles—trains spéciaux	12·45	14·54
Moyenne par mille, wagons à marchandises remplis—		
161 Tonnes-milles—marchandises dont le transport est payé	22·51	22·31
162 Tonnes-milles—toutes marchandises	24·75	24·85
163 Recettes du transport des marchandises	$ 0·22635	$ 0·22542
Moyennes pour voitures-milles—Voyageurs—		
171 Voyageurs-milles—revenu	13·02	13·26
172 Recettes par voyageurs	$ 0·34541	$ 0·35967
Moyennes diverses—		
181 Milles parcourus—marchandises dont le transport est payé	327·76	322·53
182 " marchandises dont le transport n'est pas payé	188·28	198·67
183 " toutes marchandises	307·24	303·22
184 Milles de transport-voyageurs payant passage	63·67	60·43
185 Recettes par tonne de marchandises	$ 3·28155	$ 3·25809
186 " tonne-mille de marchandises	$ 0·01001	$ 0·01010
187 " voyageurs	$ 1·68941	$ 1·63970
188 " voyageurs-mille	$ 0·02654	$ 0·02713
189 *Coefficient d'exploitation*	86·83%	92·68%

ÉTAT COMPARATIF DES RECETTES DU TRAFIC POUR CHAQUE DENRÉE AVEC LE NOMBRE DE TONNES POUR CHACUNE

	Année 1925	Année 1924	Augmentation *Diminution*
	tonnes	tonnes	tonnes
Produits agricoles—			
Blé	5,682,992	5,317,519	365,473
Maïs	415,369	402,728	12,641
Avoine	1,003,944	1,274,202	*270,258*
Orge	549,597	463,359	86,238
Seigle	105,798	286,949	*181,151*
Chanvre (graine)	84,739	89,567	*4,828*
Autres céréales	122,429	105,277	17,152
Farine	1,085,032	1,239,649	*154,617*
Autres produits des minoteries	804,497	797,573	6,924
Foin et paille	409,240	550,778	*141,538*
Coton	62,463	47,100	15,363
Pommes (fraîches)	88,344	88,502	*158*
Autres fruits frais	301,569	298,843	2,726
Pommes de terre	326,268	232,426	93,842
Autres légumes frais	152,177	164,217	*12,040*
Autres produits agricoles	430,351	410,599	19,752
Total	11,624,809	11,769,288	*144,479*

ÉTAT COMPARATIF DES RECETTES DU TRAFIC POUR CHAQUE DENRÉE AVEC LE NOMBRE DE TONNES POUR CHACUNE—*Fin*

—	Année 1925	Année 1924	Augmentation *Diminution*
	tonnes	tonnes	tonnes
Report	40,808,594	39,934,277	874,317
Produits de l'industrie animale—			
Chevaux et mules	48,165	50,551	*2,386*
Bestiaux et veaux	430,474	464,925	*34,451*
Moutons et chèvres	38,427	41,735	*3,308*
Porcs	232,106	205,720	26,386
Viandes préparées (fraîches)	235,091	286,774	*51,683*
Viandes préparées (marinées ou salées)	73,221	26,991	46,230
Autres produits de salaison	134,149	163,038	*28,889*
Volailles	20,234	20,495	*261*
Œufs	57,279	55,342	1,937
Beurre et fromage	152,117	124,628	27,489
Laine	21,209	21,499	*290*
Peaux et cuir	80,223	77,410	2,813
Autres produits de l'industrie animale	48,419	44,653	3,766
Total	1,571,114	1,583,761	*12,647*
Produits des mines—			
Charbon anthracite	2,441,648	2,687,710	*246,062*
Charbon bitumineux	8,625,152	8,090,539	534,613
Charbon lignite	86,120	119,180	*33,060*
Coke	714,592	413,290	301,302
Minerai de fer	409,152	264,582	144,570
Autres minerais et concentrés	313,281	292,892	20,389
Métaux précieux en barres et mattes	52,699	38,532	14,167
Argiles, gravois, sable et pierre concassée	3,782,683	3,828,670	*45,987*
Ardoise, pierre, granit	811,167	811,688	*521*
Pétrole brut	122,525	234,685	*112,160*
Asphalte	75,757	63,354	12,403
Sel	438,428	406,225	32,203
Autres produits des mines	224,324	175,175	49,149
Total	18,097,528	17,426,522	671,006
Produits des forêts—			
Billes, pieux, poteaux et bois de chauffage	2,002,485	2,009,773	*7,288*
Traverses	131,862	146,084	*14,222*
Bois à pâte	2,566,915	2,677,338	*110,423*
Bois scié, bois d'œuvre, voliges, douves et fonds	4,629,409	4,179,516	449,893
Autres produits des forêts	184,472	141,995	42,477
Total	9,515,143	9,154,706	360,437
Produits industriels et produits divers—			
Pétrole raffiné et ses dérivés	1,322,561	1,129,523	193,038
Sucre, sirop, glucose et mélasse	443,818	422,198	21,620
Fer en gueuse ou en loupes	290,674	259,555	31,119
Rails et crampons	56,390	56,992	*602*
Fer en barres et en feuil., pièces de construction et tuyaux	781,203	557,086	124,117
Fonte, machinerie et chaudières	311,446	268,766	42,680
Ciment	1,086,999	1,070,043	16,956
Brique et pierre artificielles	481,342	416,343	64,999
Chaux et plâtre	380,581	301,135	79,446
Tuyaux d'égout et tuiles de drainage	113,050	115,720	*2,670*
Instruments aratoires et véhicules sauf les automobiles	135,566	121,320	14,246
Automobiles et camions-automobiles	883,986	643,826	240,160
Articles de ménage et meubles usagés	41,867	47,282	*5,415*
Meubles (neufs)	67,902	42,980	24,922
Liqueurs et breuvages	117,635	100,430	17,205
Engrais	161,851	136,956	24,895
Papier, impressions et livres	1,007,718	922,729	84,989
Pâte de bois	1,094,085	852,597	241,488
Poisson (frais, gelé, fumé ou salé)	69,228	69,704	*476*
Viandes en conserves	1,362	1,199	163
Conserves (toutes autres que les viandes)	167,470	154,619	12,851
Autres produits industriels et produits divers	3,124,396	2,974,308	150,088
Marchandises	2,049,533	1,899,026	150,507
Total	14,190,663	12,564,337	1,626,326
Grand total	54,999,257	52,498,614	2,500,643

TABLEAU DES COMPAGNIES FORMANT LE RÉSEAU DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Nom des compagnies	Capital-actions	Détenu par le réseau	Détenu par le gouvernement et autres
	tonnes	tonnes	tonnes
Canadian National Railway Company	180,424,327 70	†14,796,589 00	†165,627,738 70
Bay City Terminal Railway Company	15,000 00	15,000 00	
Canada Atlantic Transit Company	219,000 00	219,000 00	
*Canada Atlantic Transit Company of U.S.	250,000 00	250,000 00	
The Canadian Express Company	1,768,800 00	1,768,800 00	
The Champlain and St. Lawrence Railroad Company	50,000 00	50,000 00	
*Chicago, New York and Boston Refrigerator Company	1,129,400 00	1,129,400 00	
Detroit, Grand Haven and Milwaukee Railway Company	1,500,000 00	1,500,000 00	
Grand Rapids Terminal Railroad Company	50,000 00	50,000 00	
The Grand Trunk Junction Railway Company	500,000 00	500,000 00	
Grand Trunk Western Railway Company	6,000,000 00	6,000,000 00	
International Bridge Company	1,500,000 00	1,500,000 00	
The Lachine, Jacques-Cartier and Maisonneuve Railway Company	1,200 00	1,200 00	
The Michigan Air Line Railway	300,000 00	300,000 00	
*Montreal and Southern Counties Railway Company	500,000 00	306,500 00	193,500 00
The Maganetawan River Railway Company	30,000 00	30,000 00	
*The Montreal Warehousing Company	236,000 00	221,100 00	14,900 00
New England Elevator Company	400,000 00	400,000 00	
*The Oshawa Railway Company	40,000 00	40,000 00	
The Ottawa Terminals Railway Company	250,000 00	250,000 00	
The Pembroke Southern Railway Company	107,800 00	90,500 00	17,300 00
Portland Elevator Company	50,000 00	50,000 00	
*Rail and River Coal Company	2,000,000 00	2,000,000 00	
St. Clair Tunnel Company	700,000 00	700,000 00	
*The Terminal Warehousing Company, Limited	1,000,000 00	1,000,000 00	
*The Thousand Islands Railway Company	60,000 00	60,000 00	
Toledo, Saginaw and Muskegon Railway Company	1,600,000 00	1,600,000 00	
The Toronto Belt Line Railway Company	50,000 00	26,000 00	24,000 00
The United States and Canada Rail Road Company	219,400 00	218,925 00	475 00
Vermont and Province Line Railroad Company	200,000 00	200,000 00	
*Prince Charles, Limited	10,000 00	10,000 00	
Canadian National Land Settlement Association	.....	.....	
The Pontiac, Oxford and Northern Railroad Company	1,000,000 00	1,000,000 00	
The Detroit and Huron Railway Company	148,000 00	148,000 00	
The Chicago and Kalamazoo Terminal Railroad Company	100,000 00	100,000 00	
Grand Trunk-Milwaukee Car Ferry Company	200,000 00	200,000 00	
Whipple Car Company	1,400,000 00	1,400,000 00	
Total Canadian National Railway-Grand Trunk Group	204,008,927 70	38,131,014 00	165,877,913 70
The Canadian Northern Railway Company	100,000,600 00	.....	100,000,600 00
The Bay of Quinté Railway Company	1,395,000 00	1,395,000 00	
The Bessemer and Barry's Bay Railway Company	125,000 00	125,000 00	
The Canadian Northern Alberta Railway Company	3,000,000 00	3,000,000 00	
The Canadian Northern Railway Express Company, Limited	1,000,000 00	1,000,000 00	
Canadian Northern Manitoba Railway Company	250,000 00	250,000 00	
The Canadian Northern Ontario Railway Company	10,000,000 00	10,000,000 00	
Canadian Northern Pacific Railway Company	25,000,000 00	25,000,000 00	
**The Canadian Northern Quebec Railway Company	9,550,000 00	5,700,800 00	3,849,200 00
*Canadian National Realties, Limited	40,000 00	40,000 00	
The Canadian Northern Saskatchewan Railway Company	1,000,000 00	1,000,000 00	
Canadian Northern Steamships, Limited	2,000,000 00	2,000,000 00	
The Canadian Northern Coal and Ore Dock Company, Limited	500,000 00	500,000 00	
Canadian Northern Rolling Stock, Limited	50,000 00	50,000 00	
Canadian National Rolling Stock Limited	50,000 00	50,000 00	
*Canadian National Electric Railways	1,750,000 00	1,750,000 00	
Canadian National Express Company	1,000,000 00	1,000,000 00	
Canadian Northern System Terminals Limited	2,000,000 00	2,000,000 00	
*Canadian National Telegraph Company	500,000 00	500,000 00	
A reporter	165,181,600 00	61,329,800 00	103,851,800 00

Nom des compagnies	Capital-actions	Détenu par le réseau	Détenu par le gouvernement et autres
	$ c.	$ c.	$ c.
Report	165,181,600 00	61,329,800 00	103,851,800 00
*Canadian National Transfer Company	500,000 00	500,000 00	
Canadian Northern Western Railway Company	2,000,000 00	2,000,000 00	
The Central Ontario Railway	3,331,000 00	3,329,000 00	2,000 00
Continental Realty and Holding Company, Limited	90,000 00	90,000 00	
The Dalhousie Navigation Company, Limited	50,000 00	50,000 00	
Duluth, Winnipeg and Pacific Railroad Company	100,000 00	100,000 00	
Duluth, Winnipeg and Pacific Railway Company	6,000,000 00	6,000,000 00	
*Duluth and Virginia Realty Company	45,000 00	45,000 00	
Duluth, Rainy Lake and Winnipeg Railway Company	2,000,000 00	2,000,000 00	
*The Great North Western Telegraph Company of Canada	373,625 00	33,225 00	8,900 00
The Great North Western Telegraph Company of Canada (détenue en garantie)	.....	331,500 00	
The Halifax and South Western Railway Company	1,000,000 00	1,000,000 00	
The Irondale, Bancroft and Ottawa Railway Company	53,500 00	53,000 00	500 00
The James Bay and Eastern Railway Company	1,250,000 00	1,250,000 00	
The Marmora Railway and Mining Company	128,600 00	128,600 00	
The Lake Superior Terminals Company Limited	500,000 00	500,000 00	
The Minnesota and Manitoba Railroad Company	400,000 00	400,000 00	
The Minnesota and Ontario Bridge Company	100,000 00	100,000 00	
Mount Royal Tunnel and Terminal Company, Ltd.	5,000,000 00	5,000,000 00	
*The Niagara, St. Catharines and Toronto Railway Company	925,000 00	924,900 00	100 00
*The Niagara, St. Catharines and Toronto Navigation Company, Limited	100,000 00	100,000 00	
The Quebec and Lake St. John Railway Company	4,508,300 00	4,019,100 00	489,200 00
The Qu'Appelle, Long Lake and Saskatchewan Railroad and Steamboat Company	201,000 00	201,000 00	
St. Boniface Western Land Company	250,000 00	250,000 00	
The St. Charles and Huron River Railway Company	10,000 00	10,000 00	
The Toronto, Niagara and Western Railway Company	125,000 00	125,000 00	
The Winnipeg Land Company, Limited	100,000 00	100,000 00	
Total, groupe du chemin de fer du Canadien-Nord	188,351,625 00	84,001,125 00	104,350,500 00
Compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique—	24,942,000 00	24,942,000 00	
The Grand Trunk Pacific Branch Lines Company	1,002,000 00	1,002,000 00	
The Grand Trunk Pacific Saskatchewan Railway Company	200,000 00	200,000 00	
*The Grand Trunk Pacific Development Company, Limited	3,000,000 00	3,000,000 00	
*Canadian National Steamship Company, Limited	15,000 00	15,000 00	
*Grand Trunk Pacific Alaska Steamship Company	50,000 00	50,000 00	
*Grand Trunk Pacific Terminal Elevator Company (Limited)	501,000 00	501,000 00	
*The Grand Trunk Pacific Telegraph Company	100,000 00	100,000 00	
*Grand Trunk Pacific Dock Company, of Seattle	150,000 00	150,000 00	
Total, groupe de la compagnie du ch. de fer du Grand-Tronc-Pacifique	29,960,000 00	29,960,000 00	
SOMMAIRE			
Groupe des ch. de fer Nationaux (Grand-Tronc) du Canada	204,008,927 70	38,131,014 00	165,877,913 70
Groupe du chemin de fer Canadien-Nord	188,351,625 00	84,001,125 00	104,350,500 00
Groupe du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique	29,960,000 00	29,960,000 00	
	422,320,552 70	152,092,139 00	270,228,413 70‡
Chemins de fer Nationaux du Canada (France)	fr. 30,000,000 00	fr. 30,000,000 00	

*Les comptes des compagnies précédées par (*) sont inscrits au compte des recettes du réseau comme provenant de lignes exploitées séparément.

**$5,144,600 du capital-actions du C.N.R. est détenu par le Northern Consolidated Holding Company. Le Canadien-Nord possède 44,467 actions de cette compagnie sur un total de 61,815 actions. Pour les fins du présent état la N. Cons. Holding Company est ignorée et la proportion des actions du C.N.Q. possédées par le Canadien-Nord est inscrite au crédit de cette dernière compagnie.

†Un certificat pour $180,424,327.70 du capital-actions de la compagnie est émis au nom de Sa Majesté et représente une valeur de $165,627,738.70 des actions du Grand-Tronc ci-devant détenues par le public et $14,796,589 ci-devant déposées au trésor de la compagnie.

‡De ce montant $265,628,338.70 sont la propriété du Dominion du Canada.

COMPTE 706—«PLACEMENTS DANS LES COMPAGNIES AFFILIÉES»

Compagnie	Somme due	Montant en possession du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada	Valeur au livre
	$ c.	$ c.	$ c.
"A"—Stocks—			
Atlantic and St. Lawrence Railroad Company	5,484,000 00	224 33	
The Belt Railway Company of Chicago	3,120,000 00	240,000 00	
Central Vermont Railway Company	3,000,000 00	2,191,100 00	
The Chicago, Detroit and Canada Grand Trunk Junction Railroad Company	1,095,000 00	522,500 00	
Chicago & Western Indiana Railroad Company	5,000,000 00	1,000,000 00	
The Detroit and Toledo Shore Line Railroad Company	1,428,000 00	714,000 00	
The Ontario Car Ferry Company (Limited)	500,000 00	250,000 00	
The Toronto Terminals Railway Company	50,000 00	25,000 00	
The Toledo Terminal Railroad Company	4,000,000 00	387,200 00	
Detroit Terminal Railroad Company	2,000,000 00	1,000,000 00	
Canadian Government Merchant Marine, Limited	490,900 00	900 00	
	26,167,900 00	6,330,924 33	2,037,129 30
"B"—Obligations:			
Atlantic and St. Lawrence Railroad Company	3,000,000 00	3,000,000 00	
Obligations-or, 5 p. 100 Central Vermont Railway Company	12,838,300 00	4,179,300 00	
The Chicago, Detroit and Canada Grand Trunk Junction Railroad Company	1,786,141 46	1,786,141 46	
Obligations consolidées, Chicago & Western Indiana Railroad	48,734,666 67	2,187,000 00	
Obligations, 1ère hypothèque: The Detroit and Toledo Shore Line R.R. Co	3,000,000 00	587,000 00	
The Toledo Terminal Railroad Company	5,241,000 00	137,000 00	
Obligations, 1ère hypothèque 5 p. 100, The Toronto Terminals Railway Co	7,355,000 00	3,677,500 00	
	81,955,108 13	15,153,941 46	15,526,840 45
"C"—Effets—			
Central Vermont Railway Company			8,041,905 52
"D"—Avances—			
Central Vermont Railway Company			10,944,786 98
Chicago & Western Indiana Railroad Company			591,991 70
			11,536,778 68
Total selon le bilan, compte n° 706			37,142,653 95

PARCOURS EN MILLES DES LIGNES DE CHEMINS DE FER PAR DISTRICTS

	Milles
Division de l'Atlantique	2,811·93
Division centrale—	
District de Québec	1,994·89
District de Montréal	1,575 31
District du Nord-Ontario	2,145·73
District du Sud-Ouest de l'Ontario	1,930·09
Lignes du Grand Trunk Western	991·69
Division de l'ouest—	
District du Manitoba	3,910,92
District de la Saskatchewan	3,283·25
District d'Alberta	2,100·99
District de la Colombie-Britannique	1,446·97
Total du nombre de milles de voie exploitée à la vapeur désigné sous le titre parcours milliaire du «réseau»	22,191·77

LIGNES SOUS LE CONTRÔLE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA NON COMPRISES DANS LES STATISTIQUES D'EXPLOITATION

	Milles
Lignes exploitées à la vapeur—	
Central Vermont Railway	493·02
Thousand Islands Railway	6·00
Lignes électriques—	
Canadian National Electric Railways (Toronto Suburban Division)	56·86
Niagara, St. Catharines & Toronto Railway	62·99
Montreal & Southern Counties Railway	57·29
Oshawa Railway	9·98

SOMMAIRE

Territoire	Nombre de milles possédés par les compagnies constituantes				Nomb. de milles des lignes affermées ou prises sous contrat		Nombre de milles, droits de passage		Total du nombre de milles de voie exploitée				Tronçons, voies d'évitement et de garage	Nombre de milles non utilisés		
	1ère voie principale	2ème voie principale	3ème voie principale	4ème voie principale	1ère voie principale	2ème voie principale	1ère voie principale	2ème voie principale	1ère voie principale	2ème voie principale	3ème voie principale	4ème voie principale		1ère voie principale	2ème voie principale	Tronçons, voies d'évitem. et de garage
	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles
Div. l'Atlantique.	2,571·51	49·64	.....	.....	224·78	.....	15·64	.....	2,811·93	49·64	.....	.....	758·52	16·79	.....	2·03
Division centrale..	7,161·50	733·40	12·49	7·42	452·23	21·26	32·29	3·87	7,646·02	758·53	12·49	7·42	2,684·55	63·63	0·60	8·62
Lignes du Grand Trunk Western..	841·81	337·39	10·56	.....	123·67	11·19	26·21	4·85	991·69	353·43	10·56	.....	651·99	.....	.....	.....
Div. de l'ouest....	10,257·60	75·82	.....	.....	430·55	3·49	53·98	19·93	10,742·13	99·24	.....	.....	2,393·97	160·96	.....	18·64
Total du nombre de milles de voie exploitée à la vapeur, désignée sous le titre de parcours militaire du "réseau"..	20,832·42	1,196·25	23·05	7·42	1,231·23	35·94	128·12	28·65	22,191·77	1,260·84	23·05	7·42	6,489·03	241·38	0·60	29·29

RAPPORT ANNUEL DES CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN

Y COMPRIS LE CHEMIN DE FER DE SAINT-JEAN ET QUÉBEC

BILAN GÉNÉRAL AU 31 DÉCEMBRE 1925

ACTIF

Compte—			
701	Capital engagé dans voie et matériel—		
	Capital engagé dans voie et matériel	$ 424,416,754 07	
	Embranchements achetés	133,418 77	
	Compte d'ordre de capital—rails d'outre-mer	*586,519 63*	
701B	Lignes abandonnées	647,718 09	
			$ 424,611,371 30
702	Améliorations sur propriétés affermées—		
	Embranchement du lac Supérieur		544,465 87
705	Diverses propriétés physiques—		
	Minaki Inn		389,387 90
722	Chemins de fer Nationaux du Canada		19,899,098 96
722	Chemins de fer Nationaux du Canada		19,899,098 96
			$ 445,444,324 03

PASSIF

755	Compte des achats des lignes d'embranchements		$ 131,058 77
757	Dette non négociable—		
	Dominion du Canada—		
	Avances pour voie et matériel	$ 424,742,886 71	
	Matériaux et fournitures	16,854,811 83	
	Comptes ouverts		
	Exploitation déficitaire	11,126,021 41	
	Avances pour couvrir paiement des travaux	990,013 41	
	Avances pour le paiement de pensions	221,570 07	
			$ 453,935,303 43
784	Compte des profits et pertes		*8,622,038 17*
			$ 445,444,324 03

Certifié comme étant exact,

T. H. COOPER,
Vérificateur général

C. E. FRIEND,
Contrôleur général adjoint.

I. M. ROSEVEAR,
Contrôleur général.

COMPTE DES PROFITS ET PERTES AU 31 DÉCEMBRE 1925

DÉBIT

611	Solde débiteur au 1er janvier 1924		$ 11,846,108 93
612	Solde débiteur, rapport du compte des recettes		
613	Excédent versé au fonds d'amortissement de réserve, etc		
614	Excédent aux fins de dividendes		
615	Excédent place sur valeurs de propriétés		
616	Escompte sur actions acquitté avec l'excédent		
617	Excédent appliqué à l'extinction de la dette		
618	Excédent appliqué à diverses fins		
619	Perte sur matériel et voie mis au rancart		184,716 84
620	Recettes à encaisser (débits)		375,543 50
621	Débits divers		1,655 00
	Total, débit		$ 12,408,024 27

CRÉDIT

602	Solde créditeur reporté du compte du revenu		$ 3,767,142 73
603	Profit sur la voie et le matériel vendu		150 00
604	Recettes à encaisser (crédit)		
605	Plus-payés non recouvrables		2,246 76
606	Dons		16,446 61
	Total, crédit		$ 3,785,986 10
	Solde débiteur au 31 décembre 1925		$ 8,622,038 17

ÉTAT DES RECETTES POUR L'ANNÉE FINISSANT LE 31 DÉCEMBRE 1925

I. Recettes d'exploitation

Compte—		Année finissant le 31 déc. 1925
501	Recette d'exploitation du chemin de fer	$ 43,759,756 74
531	Dépense d'exploitation du chemin de fer	39,973,701 98
	Coefficient des frais d'exploitation du chemin de fer	*91·35%*
	Recettes nettes provenant de l'exploitation du chemin de fer	$ 3,786,054 76
532	Augmentation des taxes de chemin de fer	*32,888 31*
533	Recettes du chemin de fer non recouvrables	6,220 95
	Recettes provenant de l'exploitation du chemin de fer	$ 3,812,722 12
502	Recettes provenant d'exploitations diverses	
534	Dépenses d'exploitations diverses	
	Recettes nettes provenant de diverses exploitations	
535	Taxes des diverses exploitations	
	Recettes provenant des diverses exploitations	
	Total des recettes d'exploitation	$ 3,812,722 12

II. Recettes non d'exploitation

503	Louage de wagons à marchandises—solde créditeur	$ 794,316 06
504	Loyer de locomotives	250,504 69
505	Loyers des wagons, pour voyageurs	135,532 88
506	Loyer du matériel flottant	
507	Loyer du matériel de construction	118,135 88
508	Loyer des facilités communes	123,783 07
509	Revenu de la location de la voie	23,300 00
510	Revenu de loyers divers	204,258 24
511	Propriétés diverses non-exploitées	2,857 89
512	Propriétés exploitées distinctement (profits)	
513	Revenu des dividendes	
514	Revenus de valeurs consolidées	
515	Revenu de valeurs et comptes non consolidés	18,105 13
516	Revenu de fonds d'amortissement et autres fonds de réserve	
517	Dégagement des primes sur la dette consolidée	
518	Contributions versées par d'autres compagnies	
519	Revenus divers	27,022 39
	Total des recettes autres que le revenu d'exploitation	$ 1,697,815 23
	Chiffre brut des recettes	$ 5,510,537 35

III. Déductions des recettes brutes

536	Louage de wagons à marchandises, solde débiteur	$ 78,107 11
537	Loyer pour locomotives	7,102 34
538	Loyer de wagons, à voyageurs	508,796 73
539	Loyer pour matériel flottant	
540	Loyer pour matériel de construction	7,226 34
541	Loyers, facilités communes	416,602 51
542	Loyer des lignes affermées	700,324 67
543	Loyers divers	821 02
544	Diverses augmentations de taxes	18,610 72
545	Propriétés exploitées distinctement—(pertes)	
546	Intérêt sur la dette consolidée	
547	Intérêt sur la dette non consolidée	3,799 52
548	Amortissement de l'escompte sur la dette consolidée	
549	Pour maintenir l'organisation des placements	
550	Recettes transférées aux autres compagnies	
551	Diverses charges sur le revenu	2,003 66
	Total des déductions des recettes brutes	$ 1,743,394 62
	Recettes nettes	$ 3,767,142 73

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN

COMPTE DE CAPITAL, ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1925

Chemin de fer Intercolonial—		
Coût du ch. de fer Intercolonial au 31 déc. 1924	$ 147,872,749 02	
Construction et améliorations pendant l'année	754,611 01	
Moins: report des dép. matériel 1924	*373,960 23*	
		$ 148,253,399 80
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard—		
Coût du chemin de fer au 31 décembre 1924	13,578,216 05	
Construction et améliorations pendant l'année	112,131 25	
		13,690,347 30
Chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard—		
Coût du chemin de fer au 31 décembre 1924	888,565 64	
Construction et améliorations pendant l'année	10,051 34	
		898,616 98
Chemin de fer International—		
Coût du chemin de fer au 31 décembre 1924	3,060,461 12	
Construction et améliorations pendant l'année	43,380 26	
		3,103,841 38
Chemin de fer Transcontinental national—		
Coût du chemin de fer au 31 décembre 1924	170,920,550 14	
Construction et améliorations durant l'année	994,851 19	
Ajouter: Coût de Minaki Inn au 31 déc. 1924 transféré	3,304 27	
Moins: Dépenses au compte du matériel, 1923-24, transféré	*25,971 05*	
		171,892,734 55
Chemin de fer Moncton-Bouctouche—		
Coût du chemin de fer au 31 décembre 1924	417,808 59	
Construction et améliorations pendant l'année	35,136 02	
		452,944 61
Chemin de fer Salisbury-Albert—		
Coût du chemin de fer au 31 décembre 1924	578,013 50	
Construction et améliorations pendant l'année	44,605 77	
		622,619 27
Chemin de fer St-Martin's—		
Coût du chemin de fer au 31 décembre 1924	347,686 75	
Construction et améliorations pendant l'année	8,669 06	
		356,355 81
Chemin de fer Elgin-Havelock—		
Coût du chemin de fer au 31 décembre 1924	174,472 63	
Construction et améliorations pendant l'année	5,054 41	
		179,527 04
Chemin de fer York-Carleton—		
Coût du chemin de fer au 31 décembre 1924	63,341 64	
Construction et améliorations pendant l'année	294 91	
		63,636 55
Chemin de fer Québec-Saguenay—		
Coût du chemin de fer au 31 décembre 1924	7,803,163 63	
Construction et améliorations pendant l'année	4,694 92	
		7,807,858 55
Chemin de fer Caraquet et rive du golfe—		
Coût du chemin de fer au 31 décembre 1924	927,836 07	
Construction et améliorations pendant l'année	26,096 45	
		953,932 52
Chemin de fer Lotbinière-Mégantic—		
Coût du chemin de fer au 31 décembre 1924	353,836 16	
Construction et améliorations pendant l'année		
		353,836 17
Chemin de fer du Cap-Breton—		
Coût du chemin de fer au 31 décembre 1924	106,709 86	
Construction et améliorations pendant l'année	*3,478 41*	
		103,231 45
Chemin de fer de la Baie d'Hudson—		
Coût du chemin de fer au 31 décembre 1924	14,857,383 89	
Construction et améliorations pendant l'année	87,131 31	
		14,944,515 21
Pont de Québec—		
Coût du pont au 31 décembre 1924	22,640,228 46	
Tronçon du lac Long—		
Coût au 31 décembre 1924	2,826,585 05	
Construction et améliorations pendant l'année	21,414 82	
		2,846,724 87
Embranchement du Lac Supérieur—		
Additions et améliorations au 31 décembre 1924	508,947 81	
Additions et améliorations pendant l'année	35,518 06	
		544,465 87
Edifice Lawlor, Toronto—		
Coût au 31 décembre 1924	1,230,673 99	
Autres dépenses durant l'année	*761 12*	
		1,229,912 87

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN

Chemins de fer du gouvernement—			
Coût du matériel roulant au 31 décembre 1924		$ 35,490,924 22	
Dépenses pendant l'année		109,976 11	
Compte dép. ch. de fer Intercolonial, 1924, transféré		373,960 23	
Compte dép. ch. de fer Nationaux, 1923-24, transféré		25,971 05	
Moins—Le matériel mis au rancart		1,450,992 43	
		34,549,839 18	
Ajouter—Additions et améliorations SS. "Northumberland" au 31 décembre 1924		40,362 74	
			34,590,201 92
Embranchement Kingsclear-Rivière Sainte-Croix—			
Coût du chemin de fer au 31 décembre 1924		7,864 30	
Biffé au cours de l'année		*7,864 30*	
Compte d'ordre de capital—Ch. de fer Vale		49,234 31	
Compte d'ordre de subventions aux embranch.		36,485 95	
Embranchements achetés—Solde du compte d'achat—			
Chemin de fer Moncton-Bouctouche	$ 70,000 00		
Chemin de fer Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Édouard	63,418 77		
		133,418 77	
		219,139 03	
Déductions—			
Compte de capital—Rails d'outre-mer	586,519.63		
Compte de capital—Chemin de fer Moncton-Bouctouche	5,173 40		
		592,233 03	
			373,094 00
Minaki Inn—			
Coût au 31 décembre 1924		370,346 97	
Mise à point du solde de 1924, transféré des chemins de fer Nationaux		*3,304 27*	
Additions et améliorations durant l'année		22,345 20	
			389,387 90
Compte de prêts pour rails—			
Solde au 31 décembre 1924		97,185 95	
Transféré aux ch. de fer Nationaux au cours de l'année		*97,185 95*	
			$ 425,545,225 07

CHEMIN DE FER SAINT-JEAN ET QUÉBEC

COMPTE DES RECETTES, DÉPENSES ET LOYERS—ANNÉE FINISSANT LE 31 DÉCEMBRE 1925

Recettes provenant de l'exportation du chemin de fer	$	241,611 00
Frais d'exploitation du chemin de fer		380,976 74
Déficit d'exploitation		139,365 74
Autres item de revenu, débit net		10,543 22
Déficit net		149,908 96
Outre ce qui précède 40 p. 100 des recettes brutes imputées sur les loyers représentent		96,644 39
Total, déficit	$	246,553 35

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN

COMPTE DU RENOUVELLEMENT DES RAILS—ANNÉE FINISSANT LE 31 DÉCEMBRE 1925

Au 1er janvier 1925 il y avait un solde créditeur de	$	52,411 38
Au cours de l'année ce montant a été biffé des livres ne laissant aucun solde au compte du renouvellement des rails le 31 décembre 1925 de		Aucun

COMPTE DE RENOUVELLEMENT DU MATÉRIEL—ANNÉE FINISSANT LE 31 DÉCEMBRE 1925

Solde créditeur au 1er janvier 1925	$	175,558 14
Au cours de l'année ce montant a été biffé des livres ne laissant aucun solde au compte de renouvellement du matériel		Aucun

ÉTAT INDIQUANT LES MOYENNES, ANNÉE FINISSANT LE 31 DÉCEMBRE 1925

Nombre de milles de voie exploitée		4,609·54
Nombre total de locomotives-milles		13,709,219
Nombre total de trains-milles		11,091,913
Nombre total de wagons-milles		245,540,254
Recettes—		
Transport—Rail (comptes 101 à 112)		42,769,509 86
Recettes fortuites (comptes 113 à 152)		990,246 88
Total		43,759,756 74
Frais d'exploitation—		
Voie ferrée		39,973,701 98
Voie d'eau		
Total		39,973,701 98
Coefficient des recettes relativement aux recettes brutes—		
Recettes provenant du transport—Voie ferrée		93·46%
" " Voie d'eau		
Recettes fortuites		2·26%
" par mille de voie exploitée	$	9,493 30
" locomotives-mille		3 19
" train-mille		3 95
" wagon-mille		17 82
Coefficient des dépenses relativement aux recettes brutes—		
Voie ferrée		91·35%
Voie d'eau		
Dépense par train-mille	$	3 60
Dépenses par mille de voie exploitée		8,671 95
Réparations aux locomotives		2,872,112 79
Réparations aux wagons à marchandises		2,491,718 33
Réparations aux wagons à voyageurs		1,600,068 11
Coût des réparations par locomotive		4,918 00
Coût des réparations par wagon à marchandises		111 08
Coût des réparations par voiture à voyageurs		2,263 18
Trafic des marchandises		31,084,407 21
Trafic des voyageurs		8,635,199 01
Poste et messageries		2,008,488 42
Divers (comptes 103, 104, 105, 108 à 112)		1,041,415 22
Dépenses fortuites		990,246 88
Total	$	43,759,756 74
Louage de matériel—Crédit	$	697,255 99
Comptes des recettes—Débit		*39,143 35*
Loyers, voies prises à bail—Débit		*677,024 67*

LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL AU 31 DÉCEMBRE 1925

—	Disponibles le 1er janvier 1925	Ajoutés pendant l'année	Mis au rancart pendant l'année	Disponibles le 31 décembre 1925
Locomotives	644		50	594
Wagons à marchandises—				
Pour automobiles	497			497
Fermés	14,115	1	392	13,724
A bestiaux	2,296		17	2,279
A volailles	2			2
Réfrigérateur	307		16	291
Wagons chauffés d'après le système Eastman	193		1	192
Pour pommes de terre	197	6	3	200
Plates-formes	2,106	3	160	1,949
Hart	1,045		29	1,016
A charbon	949	1	47	903
Pour la pulpe	1,215	14	233	996
Wagons citernes	66			66
Fourgons de queue	324		8	316
	23,312	25	906	22,431

CHEMIN DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN

LOCOMOTIVE ET MATÉRIEL AU 31 DÉCEMBRE 1925—*Fin*

—	Dispouibles le 1er janvier 1925	Ajoutés pendant l'année	Mis au rancart durant l'année	Disponibles le 31 décembre 1925
Wagons à voyageurs—				
Wagons-bureaux	24		1	23
Wagons-salons	2			2
Wagons salons-cafés	13			13
Wagons-cafés	4			4
Wagons observation, salon et buffet	6			6
Wagons-observatoire, montagnes	2			2
A compart., café, salon et dortoir	1			1
Buffet-lits	9		1	8
Wagons à compartiments	2			2
Wagons-buffet	15			15
Wagons-lits	62		1	61
Wagons de colons	52	1	7	46
Wagons de première classe	162		6	156
Wagons de seconde classe	42	7	3	46
Voyageurs et bagages	109		3	106
Voyageurs et poste	3			3
Poste et messageries	21		1	20
Bagages	91	5	4	92
Wagons couverts à bagages	24			24
Wagons-poste	20		5	15
Réfrigérateurs à grande vitesse	32			32
Wagons à lait	3			3
Wagons pour bouviers	2	3		5
Remorque de wagons à essence pour voyageurs	1			1
Wagons-hôpitaux				
Wagons restaurant-comptoir	6			6
Wagons pour photographes	1			1
Wagons d'enseignement	2			2
Wagons pour l'essai de la vue	1	1		2
Wagons, service des magasins	2	2		4
Remorques	1	4		5
Dynamomètre	1			1
	716	23	32	707
Service des travaux—				
Déchargeurs Lidgerwoods	9			9
Wagons à essence	8			8
Grues et chaînes	48	1	2	47
Gratte-ornière	94	1	1	94
Excavateurs	8			8
Wagons épandeurs et régulateurs de ballast	14		5	9
Sonnettes	4		1	3
Pelles à vapeur	18		1	17
Chasse-neige	133		5	128
Wagons-pension	1,130	187	99	1,218
Wagons d'ingénieurs	2			2
Wagons-magasins	1	1	1	1
Wagons auxiliaires	140	1	9	132
Wagons-cabines et non utilisés	8	3		11
Wagons à cendre	91	4	29	66
Wagons pour réparation aux routes	14		1	13
Basculeur à l'air	38			38
Wagons à déchargement automatique	15	2		17
Wagons citernes	3		1	2
Wagons-citernes contre l'incendie	12			12
Caisse à eau	1			1
Malaxeuses	4			4
Machines à jet d'eau	1			1
Wagons pour le forage des puits	2		1	1
Wagons pour l'épreuve des pesées et balances	2			2
Pompes centrifuges	1		1	
Wagons à glace	3	1	1	3
Wagons-ateliers	12		1	11
Wagons pour le sciage des rails	1			1
Wagons-réservoirs (huile)	1			1
Wagons à peinture	1			1
Wagons-bascule	16			16
	1,835	201	159	1,877

ASSOCIATION DE SECOURS ET ASSURANCE DES EMPLOYÉS DES CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN

ETAT des recettes et des déboursés du 1er janvier au 31 décembre 1925

RECETTES

Solde créditeur au 31 décembre 1924		$ 117,489 97
Montant des primes déduites des bordereaux de salaires des employés de chemins de fer de l'État	$ 211,966 73	
Primes encaissées (pièces justificatives des chemins de fer)	1,605 87	
Contributions versées par les chemins de fer de l'État	15,000 00	
		228,572 60
En caisse, employés non en service, remboursements, etc	1,528 09	
Primes documents du S. et A	2,934 45	
Primes des membres en retraite	5,394 94	
Honoraires annuels	1,330 00	
Honoraires d'examens	122 00	
Intérêt sur balances mensuelles et obligations	5,549 44	
		16,858 92
Total des recettes		$ 362,921 49

DÉBOURSÉS

Indemnités de maladie et d'accidents	$ 90,532 46	
Services des médecins et chirurgiens	50,148 86	
		140,681 32
Caisse des accidents, employés surnuméraires	19,217 35	
Indemnités de décès et d'invalidité totale	56,500 00	
Honoraires d'examens	84 00	
	$ 216,482 67	

FRAIS D'EXPLOITATION

Caisse de maladie et d'accidents, employés temporaires, caisse d'accident—Caisse indemnités de décès des employés retraités et caisse d'invalidité totale	20,156 16	
		236,638 83
Différence		126,282 66
Moins les obligations en souffrance		14,000 00
Chiffre net approximatif de l'excédent au 31 décembre 1925		$ 112,282 66

CAISSE DE MALADIES ET DES ACCIDENTS (Employés réguliers et surnuméraires)

Cette caisse accuse un excédent au 31 décembre 1925	$ 70,221 72

CAISSE D'INDEMNITÉ DE DÉCÈS ET D'INVALIDITÉ COMPLÈTE

Cet état indique que les déboursés par suite d'indemnités de décès et d'invalidité complète ont été de		56,500 00
Cet état indique qu'au cours de l'année on a déterminé et payé cent quatorze demandes d'indemnités de décès et d'invalidité complète		
Cent sept demandes d'indemnités de décès dus à des causes naturelles formant un total de		$ 54,000 00
Quatre demandes d'indemnités de décès dus à des accidents, formant un total de		1,750 00
		55,750 00
Trois demandes d'indemnités pour incapacité complète, formant un total de		750 00
		$ 56,500 00
Quatre demandes d'indemnités temporaires pour décès provenant d'accidents, total		1,000 00
		$ 57,500 00

C. C. MACDONALD,
Secrétaire général intérimaire.

W. F. SEARS,
Vérificateur.

CAISSE DE PRÉVOYANCE DES EMPLOYÉS DE CHEMINS DE FER DE L'ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD ET DE L'INTERCOLONIAL

ÉTAT DES RECETTES ET DÉBOURSÉS DURANT L'ANNÉE FINISSANT LE 31 DÉCEMBRE 1925

Balance au crédit de la caisse le 31 décembre 1924		$ 206,215 94
Les contributions versées par les employés durant l'année, étant de un et demi pour cent de leurs salaires mensuels, ont été de	$ 255,084 50	
Les contributions versées par les chem. de fer de l'Etat ont été de	100,000 00	
Contribution spéciale versée par les chem. de fer pour couvrir le déficit de l'année finissant le 31 déc. 1925	72,251 44	
Montant reçu pour augmenter les allocations de retraite de tous les employés en retraite touchant moins que $30 par mois, afin de permettre que le minimum d'allocation actuellement payé aux termes de la Loi, savoir $20, puisse être porté à $30 par mois, conformément au crédit n° 473, en vertu duquel on a fait entrer dans les subsides, un montant en vue d'augmenter les allocations payables aux termes des clauses de la Caisse de Prévoyance des employés des chemins de fer Intercolonial et de l'Ile du Prince-Edouard, du 1er janvier au 31 décembre 1925, inclusivement	43,505 80	
		$ 470,841 74
Montant reçu pour remboursements, etc		436 66
Intérêt accumulé (à trois pour cent)		1,689 15
		679,183 49

Le montant versé par les employés démontre qu'il dépasse d'une somme de $82,833.06 celui versé par les chemins de fer. En consultant l'article 4 de la Loi des Caisses de Prévoyance, on remarquera que la somme maximum que les chemins de fer sont autorisés à contribuer à la caisse au cours d'une année, ne doit pas excéder la somme de $100,000.

Les déboursés ont été de:—		
Pour les allocations de retraite	$ 89,332 50	
Pour allocations aux employés en retraite, touchant moins de $30 par mois dans le but d'augmenter le minimum de l'allocation conformément au crédit n° 473, en vertu duquel on a fait entrer dans le budget un montant destiné à augmenter l'allocation de retraite payable aux termes des clauses de la Caisse de Prévoyance des employés des chemins de fer Intercolonial et de l'Ile du Prince-Edouard, du 1er janvier au 31 décembre, inclusivement	43,505 80	
Pour contributions remboursées lors du décès des employés	16,153 42	
Pour contributions remboursées, déduction en ayant été faite par erreur	712 63	
Pour contributions remboursées aux employés congédiés, etc	12,068 04	
Examens médicaux pour les aspirants au service, etc	568 00	
Examens médicaux pour les employés se retirant du service	47 43	
Pour frais d'élection	1,264 12	
Pour les appointements et frais de voyage, bureau du secrétaire et la part du salaire au médecin en chef	15,163 34	
Pour papeterie, impression, frais de port, etc	368 31	
		679,183 49
Solde au crédit de la caisse le 31 décembre 1924		Aucun

W. F. APPLETON,
Président.

C. C. MACDONALD,
Secrétaire intérimaire

ÉTAT INDIQUANT LE MONTANT PORTÉ AU CRÉDIT DE L'ASSOCIATION DE SECOURS ET D'ASSURANCE DES EMPLOYÉS DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT, PAR CES DERNIERS, DURANT L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1925

Montant des primes déduites des bordereaux de paie des chemins de fer de l'Etat	$ 211,966 73
Primes perçues à l'aide des documents des chemins de fer	1,605 87
Contributions annuelles des chemins de fer de l'Etat	15,000 00
Total	$ 228,572 60

C. C. MACDONALD,
Secrétaire général intérimaire.

W. F. SEARS,
Vérificateur,
Contrôleur général.

ÉTAT INDIQUANT LE NOMBRE DE MILLES EXPLOITÉS PAR LES CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN AU 31 DÉCEMBRE 1925

—	Ligne principale		Voies de garage et d'évitement	Total
	1ère voie	2e voie		
Division de l'Atlantique	2,213·36	49·64	700·12	2,963·12
Division centrale	1,441·62	22·24	376·32	1,840·18
Division de l'ouest, y comp. le ch. de fer de la Baie d'Hudson	604·17	4·89	172·01	781·07
Lignes prises à bail—Division de l'Atlantique	164·25	.....	15·63	179·88
" Division centrale	5·48	.....	1·46	6·94
" Serv. de l'ouest	162·76	.....	76·55	239·31
Lignes en commun—Division centrale	3·28	.....	.....	3·28
Droits de circulation—Division de l'Atlantique	14·62	.....	.....	14·62
" Division centrale	*39·52	*37·94	.....	77·46
" Division de l'ouest	.....	.....	.....	.....
	4,649·06	114·71	1,342·09	6,105 86

*Droits de circulation sur le chemin de fer du Grand-Tronc.

LE CHEMIN DE FER VERMONT-CENTRAL

VINGT-SIXIÈME RAPPORT ANNUEL

Le chemin de fer Vermont-Central est administré séparément, mais il est sous la surveillance de la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada.

Voici le nombre de milles de voie ferrée qui étaient en exploitation pendant 1925:

DIVISION SUD

1er district—	
New London à White River Junction	183·97 milles
Montville à Palmertown	2·52 "
Fitchville Junction à Fitchville	1·64 "
East Northfield à Battleboro	10·25 "
2e district—	
Brattleboro à South Londonderry	35·44 milles

DIVISION NORD

3e district—	
White River Junction à St. Albans	117·90 milles
Bethel à Quarries	5·39 "
Montpelier Junction à Williamstown	14·03 "
Barre Junction à Barre	1·44 "
Burlington à Essex Junction	7·79 "
Essex Junction à Cambridge Junction	25·96 "
4e district—	
St. Albans à St. Johns	41·14 milles
Fonda Junction à Rouses Point	18·15 "
St. Albans à Richford	27·40 "
Total	493·02 milles

RÉSUMÉ DES OPÉRATIONS DE L'ANNÉE

Recettes brutes	$ 8,463,639 14
Frais bruts	7,357,918 37
Balance	1,105,720 77
Taxes	238,036 66
Balance	867,684 11
Déboursés de loyers (net)	1,168 24
Balance	868,852 35
Louage du matériel (Balance-Débit)	227,774 50
Balance	641,077 85
Intérêt sur valeurs détenues par la compagnie	3,000 00
Balance	644,077 85
Frais fixes	1,466,833 14
Chiffre net du déficit	822,755 29

Dans son rapport annuel aux actionnaires le Président attire l'attention sur la situation plus favorable des chemins de fer en 1925 en comparaison avec l'année 1924. Au point de vue de l'exploitation au cours de l'année, ce qui nous frappe surtout c'est le progrès accompli en ce qui touche le programme des améliorations projetées pour une période de cinq années et les résultats satisfaisants qui s'en sont suivis du côté des recettes nettes provenant des lignes exploitées. Les résultats ont dépassé toute espérance et le projet des améliorations, une fois réalisé, justifiera amplement les dépenses qui ont été faites.

COMPTES DES RECETTES

Recettes d'exploitation—		
Recettes d'exploitation du chemin de fer	$ 8,463,639 14	
Frais d'exploitation du chemin de fer	7,357,918 37	
Chiffre net du revenu des exploitations du chemin de fer		$ 1,105,720 77
Augmentations des taxes du chemin de fer	238,036 66	
Recettes non recouvrables du chemin de fer	628 38	
		238,665 04
Total des recettes d'exploitation		$ 867,055 73
Recettes, autres que d'exploitation—		
Loyer de locomotives	10,535 74	
Loyers de voitures à voyageurs	77,049 44	
Loyer du matériel d'exploitation	125 22	
Loyer de facilités mixtes (recettes)	15,890 69	
Revenu provenant de voies louées	16,834 64	
Recettes diverses (loyers)		
Recettes provenant de valeurs et comptes non consolidés	4,955 36	
	8,029 68	
Recettes provenant de valeurs et comptes consolidés	3,000 00	
Recettes diverses	844 04	
Total des recettes, autres que d'exploitation		137,264 81
Recettes brutes		1,004,320 54
Déductions des recettes brutes—		
Louage de wagons à marchandises—(Solde débiteur)	142,836 42	
Loyer de locomotives	73,594 63	
Loyer de voitures à voyageurs	98,410 99	
Loyer du matériel d'exploitation	642 86	
Loyer de facilités mixtes	4,660 49	
Loyers divers	29,477 95	
Loyers provenant de voies affermées	216,917 01	
Intérêt sur la dette consolidée	1,234,289 42	
Intérêt sur la dette non-consolidée	7,942 37	
Amortissement d'escompte sur la dette non-consolidée	15,626 71	
Frais divers afférents aux recettes	2,676 98	
Déductions totales des recettes brutes		1,827,075 83
Chiffre net du déficit		$ 822,755 29

COMPTE DES PROFITS ET PERTES

Déficit net au 31 décembre 1924	$ 4,292,854 07
Divers crédits de dédommagement	2,022 17
Déficit	4,290,831 90
Déficit au compte des recettes pour l'année	822,755 29
Dépréciation du matériel mis au rancart durant l'année de la date d'acquisition au 30 juin 1907	24,147 74
Chiffre net du déficit au 31 décembre 1925	$ 5,137,734 93

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1925

Actif

Placements—			
Placement sur matériel et sur voies	$21,891,529 72		
Améliorations à la propriété affermée	660,207 74		
		$22,551,737 46	
Actif physique divers		26,803 50	
Placements dans des compagnies affiliés—			
Actions	4,973,916 92		
Avances	3,642,416 33		
		8,616,333 25	
Autres placements—			
Obligations	75,033 30		
Divers	100 00		
		75,133 30	
Total des placements			$31,270,007 51

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1925—*Suite*

ACTIF—*Fin*

Actif courant—		
Espèces	$ 518,362 41	
Dépôts spéciaux	26,878 50	
Emprunts et billets à recouvrer	6,413 00	
Solde du traffic et du service de wagons à recouvrer	227,883 05	
Solde net à recouvrer provenant des agents et des conducteurs	68,985 25	
Divers comptes à recouvrer	487,182 26	
Matériel et fournitures	809,355 50	
Intérêts et dividendes à recouvrer	250 00	
Autres actif courant	165,379 24	
Total de l'actif courant		2,310,689 21
Actif différé—		
Avances à la caisse d'exploitation	2,663 12	
Assurance et autres caisses	5,000 00	
Total de l'actif différé		7,663 12
Débits non établis—		
Loyers et primes d'assurance payés d'avance	7,020 05	
Escompte sur dette consolidée	66,572 56	
Autres débits non établis	29,108 32	
Total des débits non établis		102,700 93
Grand total		$33,691,060 77

PASSIF

Actions—		
Autorisées	$ 3,000,000 00	
Emises	2,984,800 00	
Inscrites	15,200 00	
		$ 3,000,000 00
Subvention du gouvernement—		
Pour construction	58,560 00	
		58,560 00
Dette à long terme—		
Dette consolidée non-échue—		
Hypothèque, obligations-or, 5 p. 100	12,838,300 00	
Effets fiduciaires pour matériel «E»	411,000 00	
Effets fiduciaires pour matériel «F»	671,000 00	
Effets du gouvernement des États-Unis	128,000 00	
Effets du gouvernement des États-Unis	13,000 00	
Obligations 4% du ch. de fer de la ligne Montréal et Province	200,000 00	
Dette non-négociable envers des compagnies filiales—		
Effets	8,041,905 52	
Comptes ouverts	10,944,786 98	
Total, dette à long terme		33,247,992 50
Passif courant—		
Soldes à payer pour trafic et service de wagons	$ 299,078 16	
Comptes vérifiés et gages à payer	545,591 16	
Divers comptes à payer	3,596 88	
Intérêt échu en souffrance	21,178 50	
Dette consolidée échue à payer	9,100 00	
Intérêt accumulé non échu	122,924 89	
Autre passif courant	13,395 13	
Total du passif courant		1,014,864 72
Passif différé—		
Autre passif différé—divers	226,265 87	
Total du passif différé		226,265 87

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1925—*Fin*

PASSIF—*Fin*

Crédits non établis—		
Passif du titre des taxes	150,029 33	
Dévalorisation accumulée—Routes	182,098 83	
Dévalorisation accumulée—Matériel	712,675 26	
Autres crédits non établis	190,356 65	
Total des crédits non établis		1,235,160 07
Excédent global—		
Ajouté à la propriété de titre—recettes et excédent	45,952 54	
Profits et pertes—Déficit	*5,137,734 93*	
Total de l'excédent global		* *5,091,782 39*
Grand total		$33,691,060 77

*Déficit.

Nous avons examiné les livres et registres de la compagnie du chemin de fer Vermont-Central pour les douze mois finissant le 31 décembre 1925. Nous avons accepté les états tels qu'ils paraissaient aux livres de la compagnie en ce qui concerne les routes et le matériel en date du 1er janvier 1923. Nous certifions que selon notre opinion le bilan ci-annexé est convenablement rédigé de façon à rendre un exposé fidèle et exact des affaires de la compagnie, sauf les lignes filiales, telles qu'elles existaient le 31 décembre 1925, et nous certifions de plus que selon nous les comptes de Recettes et de Profits et Pertes ci-annexés pour l'année finissant le 31 décembre 1925 sont exacts.

GEORGE A. TOUCHE & CIE,
Experts comptables, vérificateur

9 avril 1926.

ÉTAT COMPARATIF DES RECETTES, DÉBOURSÉS ET RÉSULTAT DE L'EXPLOITATION

RECETTES

	Année terminée le 31 déc. 1925	Année terminée le 31 déc. 1924
Marchandises	$ 6,318,715 73	$ 6,272,346 18
Voyageurs	1,284,490 85	1,241,838 78
Postes et messageries	320,053 75	334,705 45
Autres recettes provenant du transport	401,432 60	393,848 23
Recettes provenant d'opérations autres que le transport	122,516 61	122,390 50
Service de restaurant et de buffet	16,429 60	15,623 25
Recettes totales	$ 8,463,639 14	$ 8,380,752 39

DÉPENSES

Entretien des voies et constructions	$ 1,746,496 68	$ 1,595,225 54
Entretien du matériel	1,378,290 58	1,381,826 69
Trafic	176,028 94	166,626 10
Transport	3,775,738 68	3,863,358 95
Opérations diverses	19,867 44	18,473 48
Généralités	274,086 57	282,028 97
Transport des matériaux de construction—Avoir	12,590 52	9,412 30
Total des frais d'exploitation	$ 7,357,918 37	$ 7,298,127 43
Balance	$ 1,105,720 77	$ 1,082,624 96
Net—Doit, pour loyer, etc	1,168 24	9,162 87
Balance	$ 1,106,889 01	$ 1,091,787 83
Taxes	$ 238,036 66	229,070 18
Balance	$ 868,852 35	$ 862,717 65
Loyer de matériel, solde débiteur	227,774 50	404,355 91
Balance	$ 641,077 85	$ 458,361 74

RECETTES SUPPLÉMENTAIRES

Intérêt sur valeurs détenues par la compagnie, etc	$ 3,000 00	$ 3,000 00
Total	$ 644,077 85	$ 461,361 74
Frais obligatoires	1,466,833 14	1,358,424 25
Résultat net	†$ 822,755 29	†$ 897,062 51

†Déficit.

ÉTAT COMPARATIF DES RECETTES PAR TONNE-MILLE ET PAR MILLE-VOYAGEUR POUR LE SERVICE DES MARCHANDISES ET DES VOYAGEURS

Marchandises

	Année terminée le 31 déc. 1925	Année terminée le 31 déc. 1924
Train-mille—recettes	995,022	985,861
Recettes—marchandises	$ 6,318,715 73	$ 6,262,346 18
Recettes par train-mille—marchandises	6 35	6 36
Tonnes transportées	4,594,482	4,383,925
Tonnes transportées un mille	459,273,502	430,301,335
Recettes par tonne-mille	$ ·0138	$ ·0146

Voyageurs

	Année terminée le 31 déc. 1925	Année terminée le 31 déc. 1924
Train-mille—Recettes	959,233	945,379
Recettes—voyageurs	$ 1,951,014 52	$ 1,872,718 51
Recettes par train-mille, voyageurs	$ 1 90	$ 1 89
Voyageurs transportés	834,322	891,143
Voyageurs transportés un mille	37,657,30	34,568,594
Recettes par mille—voyageurs	$ ·0341	$ ·0359

Les recettes pour messageries et postes figurent aux recettes train-voyageurs.
Les recettes mille-voyageurs sont distinctes des recettes, messageries et postes.

TRANSPORT DE MARCHANDISES

Les marchandises transportées ont atteint 4,594,482 tonnes, contre 4,383,925 en 1924. La comparaison en pourcentage comprend les marchandises suivantes:

	1924	1925
Produits de l'agriculture	21·235	19·751
Produits d'animaux	5·486	4·204
Produits des mines	21·268	22·373
Produits des forêts	14·443	14·391
Produits fabriqués et divers	30·196	31·947
Trafic, chargements fractionnels (marchandises)	7·372	7,334
Total du trafic	100·000	100·000

PARCOURS (MILLES), LOCOMOTIVES

	Année terminée le 31 déc. 1025	Année terminée le 31 déc. 1924
Marchandises	1,046,446	1,022,309
Voyageurs	966,392	950,253
Mixtes	43,822	48,891
Spéciaux	1,398	567
Aiguillage	567,813	612,458
Total, milles avec recettes	2,625,871	2,634,478
Milles sans recettes	79,196	56,816
Total	2,705,067	2,691,294

PARCOURS DES TRAINS

	Année terminée le 31 déc. 1925	Année terminée le 31 déc. 1924
Marchandises	960,005	947,450
Voyageurs	1,017,186	980,233
Mixtes	43,666	47,758
Spéciaux	1,398	567
Total des milles avec recettes	2,022,255	1,976,008
Milles sans recettes	31,512	37,508
Total	2,053,767	2,013,516

PARCOURS DES WAGONS

	Année terminée le 31 déc. 1925	Année terminée le 31 déc. 1924
Voyageurs	6,463,955	5,583,972
Marchandises	35,005,102	33,409,331
Total	41,469,057	38,993,303

MATÉRIEL

	En usage le 1er janv. 1925	En usage le 1er janv. 1926
Locomotives—		
Voyageurs	30	29
Marchandises	69	66
Manoeuvre	11	11
Total	110	106
Voitures à voyageurs—		
Voitures à voyageurs	52	48
Voitures automotrices	2	2
Restaurant	1	1
Voyageurs et bagages combinés	10	9
Bagage, poste et messageries	26	21
Lait	37	57
Total	128	138
Wagons, marchandises et service—		
Marchandises—		
Fermés	1,910	1,976
Animaux	3	3
Charbon	200	199
Plate-forme	308	276
Fourgon	43	49
Service—		
A cendres	40	35
Déblais	23	23
Chasse-neige	8	9
Construction	74	73
Grattoir	15	14
Officiel	1	1
Magasin	1	1
	2,626	2,659

L'état ci-dessus comprend le matériel loué.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

TABLEAU SOMMAIRE des rapports touchant les travaux exécutés et les déboursés faits à la fin de l'année financière 1925, de même qu'au cours de l'année civile 1925, sur les divers embranchements des chemins de fer Nationaux du Canada, et autorisés en vertu du chapitre 14-32, George V, 14-15, et des chapitres 5 et 7, George V, 15-16.

14-15 George V chapitre	Embranchement	Autorisé dans l'annexe			Déboursés en 1925	Déboursés au 31 déc. 1925	Travaux exécutés jusqu'à la fin de l'année financière 1925, de même qu'au cours de l'année 1925					
							Réglage		Posage de la voie		Ballastage	
		Milles	Montant	Plus 15 p. 100 autorisés			A la fin de l'année 1925	Année 1925	A la fin de l'année 1925	Année 1925	A la fin de l'année 1925	Année 1925
			$	$	$	$	milles	milles	milles	milles	milles	milles
14	China Clay	2·3	105,000	120,750	34,537 05	34,537 05	2·3	2·3	.....	.....	.....	.....
15	Cowichan Bay	8·0	358,000	411,700	317,798 45	365,874 96	7·4	5·2	7·4	7·4	6·3	6·3
16	Dunblane-Central Butte	42·0	2,767,000	3,182,050	1,065,276 82	1,237,119 81	37·6	18·2	36·2	36·2	11·6	11·6
17	Eston S.E	35·0	649,000	746,350	505,155 28	505,653 23	.....	.....	34·7	34·7	30·0	30·0
18	Acadia Valley	25·0	463,000	532,450	442 93	1,524 60	.....	.....	.....	.....	.....	.....
19	Grande Fresnière	12·0	357,000	410,550	81,814 82	409,596 40	11·9	0·4	11·9	0·4	11·9	6·9
20	Gravelbourg	11·0	144,000	165,600	21,561 80	126,754 85	.....	.....	10·2	.....	11·1	.....
21	Hanna-Warden	57·0	1,445,000	1,661,750	962,961 38	1,049,669 66	62·1	48·6	62·1	61·2	18·0	18·0
22	Kamloops-Kelowna and Lumby	105·0	2,236,000	2,571,400	1,714,799 41	1,782,229 81	4·0	4·0	105·1	104·6	105·1	105·1
23	Kingsclear-Vanceboro	41·0	2,123,000	2,441,450	Nil	Nil	.....	.....	.....	.....	.....	.....
24	Lockeport Spur	4·0	161,000	185,150	179,305 68	181,970 68	4·2	4·2	4·2	4·2	4·2	4·2
25	Loverna Westerly	50·0	1,192,000	1,370,800	699,468 03	785,248 85	50·1	37·2	50·1	50·1	.....	.....
26	Vancouver Island	10·0	187,000	215,050	91,183 13	91,183 13	.....	.....	10·0	10·0	10·0	10·0
27	Peebles Southerly	22·0	300,000	345,000	34,065 21	286,284 38	3·1	.....	21·9	.....	22·4	.....
28	Pine Falls	19·0	475,000	546,250	285,481 88	285,491 88	17·4	17·4	14·3	14·3	.....	.....
29	Prince-Albert N.E	23·0	406,000	466,900	82,680 39	347,727 14	6·5	.....	23·94	.....	23·9	23·9
30	Rosedale S.E	39·0	915,000	1,052,250	Nil	Nil	.....	.....	.....	.....	.....	.....
31	St-Paul S.E	21·0	525,000	603,750	9,898 96	10,408 33	0·8	0·8	.....	.....	.....	.....
32	Ste-Rose du Lac	22·0	378,000	434,700	133,947 81	351,991 46	.....	.....	22·56	.....	22·5	22·5
	Total, 14-15 George V	.....	15,186,000	17,463,900	6,210,379 03	7,853,266 22	207·4	138·3	414·6	323·1	277·0	238·5
15-16 George V Chapitre												
5	Bengough-Willowbunch	27·0	945,000	1,086,750	263,070 43	263,070 43	23·9	23·9	8·6	8·6	.....	.....
7	Turtleford S.E	67·0	1,871,000	2,151,650	269,715 37	269,715 37	4·4	4·4	23·3	23·3	.....	.....
	Total 15-16 George V	.....	2,816,000	3,238,400	532,785 80	532,785 80	28·3	28·3	31·9	31·9	.....	.....
	Grands Totaux	.....	18,002,000	20,702,300	6,743,164 83	8,386,052 02	235·7	166·6	446·5	355·0	277·0	238·5

RAPPORT DU COMPTABLE DU MINISTÈRE

TOTAL DES DÉPENSES ET DES RECETTES du ministère des Chemins de fer et des Canaux avant et depuis la confédération, jusqu'au 31 mars 1926

	$ c.	$ c.
Dépenses totales		1,316,478,658 35
Dépenses—Chemins de fer	927,949,561 43	
" Pont de Québec	22,165,875 13	
" Subventions aux chemins de fer	78,785,471 09	
" Canaux	239,247,391 25	
" Diverses	48,330,359 45	
Total des dépenses		1,316,478,658 35
Classification des dépenses générales—		
Compte du capital	693,377,363 51	
Compte du revenu	493,932,043 13	
Compte des recettes	50,383,780 62	
Fonds consolidé—Subventions aux chemins de fer	78,785,471 09	
Total des dépenses		1,316,478,658 35
Classification des dépenses en détail—		
Chemins de fer—		
Capital	474,230,931 79	
Recettes	8,781,336 73	
Revenu	444,937,292 91	
		927,949,561 43
Pont de Québec—		
Capital	21,706,664 49	
Recettes	459,210 64	
		22,165,875 13
Subventions aux chemins de fer		78,785,471 09
Total des dépenses pour chemins de fer		1,028,900,907 65
Canaux—		
Capital	175,812,315 86	
Recettes	14,517,036 22	
Revenu—personnel	27,201,374 68	
Revenu—réparations	21,716,664 49	
		239,247,391 25
Dépenses diverses—		
Capital	21,627,451 37	
Recettes	26,626,197 03	
Revenu	76,711 05	
		48,330,359 45
Grand total des dépenses		1,316,478,658 35

ETAT GÉNÉRAL des dépenses et des recettes pour l'année financière terminée le 31 mars 1926

	$ c.	$ c.
Grand total des dépenses au 31 mars 1926		1,316,478,658 35
Ces dépenses se divisent comme suit:—		
Chemins de fer, y compris le pont de Québec	1,028,900,907 65	
Canaux	239,247,391 25	
Dépenses générales	48,330,359 45	
		1,316,478,658 35
Total des dépenses de l'année terminée le 31 mars 1926—		
Ces dépenses se divisent comme suit:—		
Chemins de fer	388,416 41	
Canaux	14,640,055 63	
Dépenses générales	2,300,938 59	
		17,329,410 63
RECETTES		
Grand total des recettes encaissées du 1er juillet 1867 au 31 mars 1926		
Chemins de fer	391,866,392 09	
Canaux	22,568,997 77	
		414,435,389 86
Recettes provenant des canaux pendant l'année financière		932,420 05

RECETTES

ETAT GÉNÉRAL des recettes encaissées durant l'année terminée le 31 mars 1926

	$ c.
Canaux—	
Canal Welland	127,844 07
" Port-Colborne (élévateur de)	399,784 54
Canal Welland, maritime	6,850 45
Canal Beauharnois	15,075 31
Canal Soulanges	3,950 11
Canal Cornwall	26,396 48
Canal Williamsburg	1,811 50
Canal Lachine	240,098 13
Canal Chambly	1,003 68
Canal Carillon et Grenville	971 00
Canal Chats-Falls	1 00
Ecluse Ste-Anne	832 75
Canal Rideau	11,869 31
Canal St-Pierre	20 00
Canal Murray	254 00
Canal Trent	95,057 72
Canal Sault-Ste-Marie	91 00
Divers	59 00
Total	932,420 05

ETAT GÉNÉRAL des dépenses pour l'année terminée le 31 mars 1926

	$ c.	$ c.
Total des dépenses		17,329,410 63
Dépenses imputables au chemins de fer	388,416 41	
Dépenses imputables aux canaux	14,640,055 63	
Dépenses générales	2,300,938 59	
Total des dépenses		17,329,410 63
Classifications des dépenses générales—		
Compte de capital	11,983,880 66	
Compte de recettes	3,210,796 99	
Compte de revenu	2,134,732 98	
Total des dépenses		17,329,410 63
Classifications des dépenses en détail—		
Chemins de fer—		
Dépenses imputables au capital		*40,580 26*
Dépenses imputables au revenu		20,587 31
Dépenses imputables aux recettes, en général		408,409 36
Canaux—		
Dépenses imputables au capital		12,024,460 92
Dépenses imputables aux recettes	487,798 09	
Dépenses imputables aux recettes, en général	13,650 95	501,449 04
Dépenses imputables au revenu, personnel	1,046,568 15	
Dépenses imputables au revenu, personnel en général	133,294 81	1,179,862 96
Dépenses imputables au revenu, réparations	873,681 54	
Dépenses imputables au revenu, réparations générales	60,601 17	934,282 71
Dépenses générales, imputables aux recettes		2,300,938 59
Total des dépenses		17,329,410 63

Principaux Chapitres de Dépenses pour l'année financière

	$ c.
Commission des chemins de fer—entretien	240,388 58
" " " statut	50,077 77
Levés et inspections—chemins de fer	49,943 50
Caisse des passages à niveau	66,224 53
Loi des grandes routes, chap. 54, 1919	1,649,328 69
Commission des grandes routes	37,383 36
Crédit n° 340, Canal maritime du St-Laurent—Levés et inspections	149,971 57
Loi des accidents du travail	360,063 71
Chemins de fer du gouvernement canadien—Supplément de l'allocation de pension	43,505 80
Chemin de fer de la Baie d'Hudson—Terminus de Port-Nelson—revenu	20,587 31
Canal Welland—haute navigation	11,960,465 11
Levés et inspections—canaux	13,650 95
Dépenses—canaux	2,472,043 59
Dépenses diverses	156,712 17
Crédit 341—pour dédommager la Marine Marchande du gouvernement canadien, Ltée	59,063 99
Total	17,329,410 63

Etat des dépenses sur les chemins de fer du gouvernement et autres pour l'année financière terminée le 31 mars 1926

—	Capital	Recettes	Revenu	Total
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Chemin de fer Intercolonial	*39,435 63*			*39,435 63*
Total	*39,435 63*			*39,435 63*
Crédit 420—Chemin de fer Pacifique-Canadien—Premiers travaux de Construction	1,339 44			1,339 44
Commission des chemins de fer, entretien		240,388 58		240,388 58
" " " statutaire		50,077 77		50,077 77
Levés et inspections		49,943 50		49,943 50
Passage à niveau		66,224 53		66,224 53
Wagons du Gouverneur général		1,774 98		1,774 98
Ch. de fer de la Baie d'Hudson—Tête de ligne de Port-Nelson	*2,484 07*		20,587 31	18,103 24
Total	*1,144 63*	408,409 36	20,587 31	427,852 04
Grand total des chemins de fer	*40,580 26*	408,409 36	20,587 31	388,416 41
Divers				
Loi des grandes routes du Canada, chap. 54, 1919		1,649,328 69		1,649,328 69
Loi des accidents du travail, chap. 15, statuts du Canada, 1918		360,063 71		360,063 71
Commission des grandes routes du Canada		37,383 36		37,383 36
Impressions et papeterie, service extérieur		1,621 47		1,621 47
Chemins de fer du gouvernement canadien—Supplément de l'allocation de pension		43,505 80		43,505 80
Crédit n° 340—Canal de haute navigation du St-Laurent—Levés et inspection et Comité National Consultatif du Canada		149,971 57		149,971 57
Crédit 341—Dédommagement de la Marine Marchande du gouvernement canadien, Ltée, pour administration et service de la barque "S. F. Tolmie"		59,063 99		59,063 99
		2,300,938 59		2,300,938 59

ETAT des dépenses pour les canaux, année terminée le 31 mars 1926

Nom du canal	Imputable sur		Imputable sur revenu		Total
	Capital	Recettes	Personnel	Réparations	
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Carillon et Grenville			29,145 60	24,613 95	53,759 55
Chambly		36,749 81	49,131 59	62,272 89	148,154 29
Cornwall	*500 00*		97,333 20	60,572 20	157,405 40
Lachine		45,011 60	139,618 42	157,534 86	342,164 88
Murray			8,433 28	6,433 67	14,866 95
Rideau			81,920 56	100,426 63	182,347 19
Ecluse de Ste-Anne	50,000 00	8,419 38	5,250 83	4,917 03	68,587 24
Canaux du fleuve St-Laurent		48,650 37			48,650 37
Canal maritime du St-Laurent	*1,709 54*				*1 709 54*
St-Ours			4,583 40	3,833 60	8,417 00
Soulanges		13,750 47	50,487 10	96,720 76	160,958 33
St-Pierre		45,000 00	6,412 16	1,776 29	53,188 45
Sault-Ste-Marie			40,755 57	31,332 12	72,087 69
Trent	17,414 85	283,155 76	142,675 83	88,474 64	531,721 08
Welland	*1,209 50*	7,060 70	342,931 54	201,017 66	549,800 40
Welland (maritime)	11,960,465 11				11,960,465 11
Williamsburg			47,889 07	33,755 24	81,644 31
	12,024,460 92	487,798 09	1,046,568 15	873,681 54	14,432,508 70
EN GÉNÉRAL POUR CANAUX					
Dragueurs, canaux, Québec			29,625 15	16,553 10	46,178 25
" canal Rideau				29,498 65	29,498 65
Travail du dimanche			58,535 50		58,535 50
Levés et inspections		13,650 95			13,650 95
CANAUX DE QUÉBEC					
Entretien			30,623 85		30,623 85
Jetée de Hungry-Bay et St-Barbe				14,549 42	14,549 42
DIVERS					
Gratifications en vertu de la Loi du Service Civil, en faveur des dépendants des employés décédés			2,990 26		2,990 26
Recettes des canaux			11,520 05		11,520 05
Total		13,650 95	133,294 81	60,601 17	207,546 93
Grand total	12,024,460 92	501,449 04	1,179,862 96	934,282 71	14,640,055 63

RÉCAPITULATION DES DÉPENSES

——	Capital	Recettes	Revenu	Total
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépenses pour chemins de fer	*40,580 26*	408,409 36	20,587 31	388,416 41
Dépenses pour canaux	12,024,460 92	501,449 04	2,114,145 67	14,640,055 63
Dépenses diverses, générales		2,300,938 59		2,300,938 59
	11,983,880 66	3,210,796 99	2,134,732 98	17,329,410 63

ETAT des dépenses pour les canaux au 31 mars 1926

COMPTE DE CAPITAL

—	Années précédentes	1925–26	Total
	$ c.	$ c.	$ c.
Beauharnois	1,636,029 29		1,636,029 29
Carillon et Grenville	4,191,756 51		4,191,756 51
Chambly	780,996 52		780,996 52
Cornwall	7,246,304 21	*500 00*	7,245,804 21
Ecluse et barrage de la Culbute	382,391 46		382,391 46
Lachine	14,132,684 80		14,132,684 80
Lac St-François	75,906 71		75,906 71
Lac St-Louis	298,176 11		298,176 11
Murray	1,248,946 71		1,248,946 71
Rideau	4,214,263 99		4,214,263 99
Sault Ste-Marie	4,935,809 42		4,935,809 42
Soulanges	7,904,044 53		7,904,044 53
Ecluse Ste-Anne	1,270,215 63	50,000 00	1,320,215 63
Canaux du fleuve St-Laurent—			
Canal du Nord	1,995,142 87		1,995,142 87
Biefs de rivières	483,830 20		483,830 20
Chenal des Galops	1,039,895 65		1,039,895 65
Canal maritime du St-Laurent	135,777 30	*1,709 54*	134,067 76
St-Ours	127,228 56		127,228 56
St-Pierre	648,547 14		648,547 14
Tay	489,599 23		489,599 23
Trent	19,319,759 73	17,414 85	19,337,174 58
Welland	29,908,497 63	*1,209 50*	29,907,288 13
Welland (maritime)	50,772,092 77	11,960,465 11	62,732,557 88
Williamsburg	1,334,551 80		1,334,551 80
Farran's Point	877,090 57		877,090 57
Galops	6,143,468 11		6,143,468 11
Rapide Plat	2,159,880 80		2,159,880 80
Total	163,752,888 25	12,024,460 92	175,777,349 17
Canaux en général	34,966 69		34,966 69
Grand total	163,787,854 94	12,024,460 92	175,812,315 86

COMPTES DES RECETTES

—	Années précédentes	1925–26	Total
	$ c.	$ c.	$ c.
Baie-Verte	44,387 53		44,387 53
Beauharnois	265,810 84		265,810 84
Carillon et Grenville	461,519 72		461,519 72
Chambly	889,595 54	36,749 81	926,345 35
Cornwall	637,119 09		637,119 09
Ecluse et barrage de la Culbute	60,923 37		60,923 37
Lachine	1,887,173 78	45,011 60	1,932,185 38
Lac St-François	27,028 08		27,028 08
Murray	101,457 76		101,457 76
Rideau	714,865 55		714,865 55
Sault-Ste-Marie	320,974 77		320,974 77
Soulanges	493,944 46	13,750 47	507,694 93
Ecluse Ste-Anne	118,018 13	8,419 38	126,437 51
Fleuve St-Laurent et canaux	172,074 54	48,650 37	220,724 91
St-Ours	178,366 58		178,366 58
St-Pierre	781,493 05	45,000 00	826,493 05
Tay	748 65		748 65
Trent	2,324,443 90	283,155 76	2,607,599 66
Welland	3,160,674 17	7,060 70	3,167,734 87
Williamsburg	396,175 43		396,175 43
Total	13,036,794 94	487,798 09	13,524,593 03
Canaux en général	978,792 24	13,650 95	992,443 19
Grand total	14,015,587 18	501,449 04	14,517,036 22

COMPTE DES RECETTES—PERSONNEL

Canaux	Années précédentes	1925-26	Total
	$ c.	$ c.	$ c.
Beauharnois	649,574 89	.....	649,574 89
Carillon et Grenville	1,046,321 92	29,145 60	1,075,467 52
Chambly	1,321,215 67	49,131 59	1,370,347 26
Cornwall	2,349,575 44	97,333 20	2,446,908 64
Ecluse et barrage de la Culbute	11,507 48	.....	11,507 48
Lachine	3,698,288 83	139,618 42	3,837,907 25
Murray	197,689 80	8,433 28	206,123 08
Rideau	2,302,793 69	81,920 56	2,384,714 25
Sault-Ste-Marie	696,338 84	40,755 57	737,094 41
Soulanges	885,364 58	50,487 10	935,851 68
Ecluse Ste-Anne	162,249 88	5,250 83	167,500 71
St-Ours	158,560 04	4,583 40	163,143 44
St-Pierre	159,636 66	6,412 16	166,048 82
Trent	1,363,740 78	142,675 83	1,506,416 61
Welland	7,008,218 28	342,931 54	7,351,149 82
Williamsburg	988,640 55	47,889 07	1,036,529 62
Total	22,999,717 33	1,046,568 15	24,046,285 48
Canaux en général	3,021,794 39	133,294 81	3,155,089 20
Grand total	26,021,511 72	1,179,862 96	27,201,374 68

COMPTES DES RECETTES—RÉPARATIONS

Canaux	Années précédentes	1925-26	Total
	$ c.	$ c.	$ c.
Beauharnois	525,691 23	.....	525,691 23
Carillon et Grenville	768,617 84	24,613 95	793,231 79
Chambly	1,374,140 94	62,272 89	1,436,413 83
Cornwall	1,515,960 66	60,572 20	1,576,532 86
Ecluse et barrage de la Culbute	7,036 15	.....	7,036 15
Lachine	3,467,788 23	157,534 86	3,625,323 09
Murray	139,843 62	6,433 67	146,277 29
Rideau	2,710,866 02	100,426 63	2,811,292 65
Sault-Ste-Marie	618,376 10	31,332 12	649,708 22
Soulanges	1,163,814 91	96,720 76	1,260,535 67
Ecluse Ste-Anne	183,828 63	4,917 03	188,745 66
St-Ours	155,446 66	3,833 60	159,280 26
St-Pierre	48,433 35	1,776 29	50,209 64
Trent	1,296,629 89	88,474 64	1,385,104 53
Welland	5,018,769 39	201,017 66	5,219,787 05
Williamsburg	841,969 22	33,755 24	875,724 46
Total	19,837,212 84	873,681 54	20,710,894 38
Canaux en général	945,168 94	60,601 17	1,005,770 11
Grand total	20,782,381 78	934,282 71	21,716,664 49

Dépenses totales pour canaux jusqu'au 31 mars 1926

Canaux	Capital	Recettes	Revenu		Total
			Personnel	Réparations	
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Baie-Verte		44,387 53			44,387 53
Beauharnois	1,636,029 29	265,810 84	649,574 89	525,691 23	3,077,106 25
Carillon et Grenville	4,191,756 51	461,519 72	1,075,467 52	793,231 79	6,521,975 54
Chambly	780,996 52	926,345 35	1,370,347 26	1,436,413 83	4,514,102 96
Cornwall	7,245,804 21	637,119 09	2,446,908 64	1,576,532 86	11,906,364 80
Écluse et barr. de la Culbute	382,391 46	60,923 37	11,507 48	7,036 15	461,858 46
Lachine	14,132,684 80	1,932,185 38	3,837,907 25	3,625,323 09	23,528,100 52
Lac St-François	75,906 71	27,028 08			102,934 79
Lac St-Louis	298,176 11				298,176 11
Murray	1,248,946 71	101,457 76	206,123 08	146,277 29	1,702,804 84
Rideau	4,214,263 99	714,865 55	2,384,714 25	2,811,292 65	10,125,136 44
Sault-Ste-Marie	4,935,809 42	320,974 77	737,094 41	649,708 22	6,643,586 82
Soulanges	7,904,044 53	507,694 93	935,851 68	1,260,535 67	10,608,126 81
Écluse Ste-Anne	1,320,215 63	126,437 51	167,500 71	188,745 66	1,802,899 51
Canaux du fleuve St-Laurent—					
Canal du Nord	1,995,142 87				
Biefs de rivières	483,830 20	220,724 91			3,739,593 63
Canal Galops	1,039,895 65				
Fleuve St-Laurent—canal maritime	134,067 76				134,067 76
St-Ours	127,228 56	178,366 58	163,143 44	159,280 26	628,018 84
St-Pierre	648,547 14	826,493 05	166,048 82	50,209 64	1,691,298 65
Tay	489,599 23	748 65			490,347 88
Trent	19,337,174 58	2,607,599 66	1,506,416 61	1,385,104 53	24,836,295 38
Welland	29,907,288 13	3,167,734 87	7,351,149 82	5,219,787 05	45,645,959 87
Welland (maritime)	62,732,557 88				62,732,557 88
Williamsburg	1,334,551 80				
Farran's Point	877,090 57	396,175 43	1,036,529 62	875,724 46	12,823,420 79
Galops	6,143,468 11				
Rapide Plat	2,159,880 80				
Total	175,777,349 17	13,524,593 03	24,046,285 48	20,710,894 38	234,059,122 06
Canaux en général	34,966,69	992,443 19	3,155,089 20	1,005,770 11	5,188,269 19
Grand total	175,812,315 86	14,517,036 22	27,201,374 68	21,716,664 49	239,247,391 25

Déboursés annuels sur les canaux et recettes perçues au 31 mars 1926

—	Clôture de l'année	Capital	Revenu	Recettes		Recettes perçues
				Personnel	Réparations	
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Déboursés du gouvernement antérieurement à la Confédération, y compris les déboursés du gouvern. Impérial	.....	20,593,866 13	98,378 46	.....	.....	.....
Déboursés du gouvernement de 1868 à 1879 inclusivement	.....	17,004,842 55	515,196 21	1,830,398 92	1,832,998 61	5,079,068 36
Débour. du gouv. depuis	1880	2,123,366 34	.....	195,039 33	147,167 52	341,598 14
" "	1881	2,075,891 65	7,246 69	197,573 62	154,653 63	361,558 17
" "	1882	1,593,174 09	55,025 03	224,572 61	187,399 02	325,231 54
" "	1883	1,763,001 97	62,503 14	269,415 01	178,617 86	361,604 01
" "	1884	1,577,295 42	60,993 99	280,657 29	192,219 38	372,561 69
" "	1885	1,504,621 47	58,298 29	280,226 20	201,708 47	321,289 47
" "	1886	1,333,324 80	31,984 02	282,323 63	198,251 97	328,977 43
" "	1887	1,783,698 16	65,983 06	285,172 62	198,888 84	321,784 88
" "	1888	1,033,118 34	120,561 59	292,458 76	201,928 93	317,902 04
" "	1889	972,918 43	162,015 49	301,040 23	240,261 36	333,188 90
" "	1890	1,026,364 24	146,853 54	290,516 63	176,089 00	354,816 92
" "	1891	1,318,092 15	165,843 87	294,562 12	204,768 45	349,431 90
" "	1892	1,437,149 30	194,129 61	293,115 58	231,089 54	324,475 24
" "	1893	2,069,573 30	196,185 84	291,048 97	204,759 39	357,089 87
" "	1894	3,027,164 19	110,512 07	294,446 34	179,630 13	387,788 97
" "	1895	2,452,273 65	216,057 58	281,477 04	164,033 71	339,890 49
" "	1896	2,258,778 97	85,820 49	292,121 05	209,321 60	339,538 72
" "	1897	2,348,636 91	101,205 74	287,970 36	178,385 47	384,780 54
" "	1898	3,207,249 79	82,400 55	280,872 44	203,478 86	407,652 82
" "	1899	3,899,877 31	82,205 60	280,628 57	202,312 36	369,044 33
" "	1900	2,639,564 93	120,653 93	292,609 24	227,626 97	322,642 81
" "	1901	2,360,569 89	135,500 57	314,095 04	262,876 07	315,425 68
" "	1902	2,114,689 88	213,044 91	317,838 61	263,768 27	300,413 66
" "	1903	1,823,273 61	275,103 58	390,281 82	294,113 92	230,213 19
" "	1904	1,880,787 20	298,678 23	381,016 82	350,278 54	†79,536 58
" "	1905	2,071,593 72	352,855 43	431,499 60	401,742 79	78,009 25
" "	1906	1,552,121 21	310,716 70	447,962 92	375,889 60	108,067 71
" "	1907	887,838 61	254,423 18	329,629 63	287,231 03	105,003 11
" "	1908	1,708,156 37	483,250 11	473,638 95	411,660 53	144,882 16
" "	1909	1,868,834 45	699,304 73	475,515 04	433,958 10	199,501 25
" "	1910	1,650,706 64	459,835 62	515,585 16	491,793 02	193,384 23
" "	1911	2,349,474 49	385,534 55	511,305 94	471,530 32	221,138 46
" "	1912	2,554,938 91	384,860 73	585,899 54	555,709 95	264,114 48
" "	1913	2,255,448 21	292,960 26	605,248 57	535,135 66	307,567 69
" "	1914	2,824,536 79	351,397 24	642,844 68	574,038 68	380,188 08
" "	1915	5,490,796 03	405,806 32	675,770 67	562,599 27	427,763 16
" "	1916	6,142,148 96	348,174 41	697,532 44	529,565 23	446,722 26
" "	1917	4,304,589 09	372,102 96	700,022 11	486,167 67	461,423 14
" "	1918	1,781,957 07	90,255 66	743,857 09	540,331 49	414,868 21
" "	1919	2,211,935 48	137,604 37	733,090 71	698,878 14	387,654 90
" "	1920	4,579,565 22	743,877 26	745,986 58	713,334 83	442,193 02
" "	1921	5,449,961 68	1,104,239 51	815,979 22	920,992 94	366,010 69
" "	1922	4,482,638 65	744,990 40	983,042 31	1,105,053 90	804,518 58
" "	1923	4,995,184 27	548,757 36	924,216 63	859,839 45	742,410 46
" "	1924	6,747,395 04	457,510 91	980,094 21	942,056 20	900,575 26
" "	1925	10,619,902 69	445,955 15	959,516 48	853,076 17	913,075 27
" "	1926	12,024,460 92	487,798,09	1,046,568 15	873,681 54	932,420 05
Total*	.....	175,777,349 17	13,524,593 03	24,046,285 48	20,710,894 38	22,568,997 77

*Ce chiffre ne comprend pas la dépense imputée sur les canaux en général, mais seulement le montant dépensé sur les canaux spécifiés.

†Droits de péage abolis cette année.

ETAT des recettes des canaux pour l'année finissant le 31 mars 1926

Division	Droits	Loyers	Total
	$ c.	$ c.	$ c.
Canal Welland—			
Port-Dalhousie	303 81	110,849 30	111,153 16
Port-Colborne	1,514 28	15,176 68	16,690 91
Élévateur de Port-Colborne	399,784 54	.....	399,784 54
Total	401,602 63	126,025 98	527,628 61
Canal Welland (de haute navigation)—			
Port-Dalhousie	.....	4,609 20	4,609 20
Port-Colborne	.....	2,241 25	2,241 25
Total	.....	6,850 45	6,850 45
Canaux du Saint-Laurent—			
Coteau Landing (canal Beauharnois)	.....	15,075 31	15,075 31
Coteau Landing (canal Soulanges)	75 00	3,875 11	3,950 11
Cornwall, canal Cornwall	1,217 98	25,178 50	26,396 48
Cardinal—Williamsburg	15 00	1,796 50	1,811 50
Canal Lachine (Lachine)	7,044 63	211,132 45	218,177 08
Canal Lachine (Montréal)	21,921 05	.....	21,921 05
Totaux	30,273 66	257,057 87	287,331 53
Canal Chambly—			
Chambly	18 90	779 78	798 68
Saint-Jean	.....	150 00	150 00
Saint-Ours	.....	55 00	55 00
Totaux	18 90	984 78	1,003 68
Canaux de la rivière Ottawa—			
Canal de Carillon et Grenville	8 00	963 00	971 00
Canal des Chutes des Chats	.....	1 00	1 00
Écluse de Sainte-Anne	114 08	718 67	832 75
Total	122 08	1,682 67	1,804 75
Canal Rideau—			
Ottawa	390 00	10,250 40	10,640 40
Kingston-Mills	.....	902 41	902 41
Smiths-Falls	35 00	291 50	326 50
Total	425 00	11,444 31	11,869 31
Canal Saint-Pierre	.....	20 00	20 00
Canal Murray	.....	254 00	254 00
Canal de la Trent	190 50	95,317 22	95,507 72
Canal du Sault-Ste-Marie	.....	91 00	91 00
Divers	.....	59 00	59 00
Grand total	432,632 77	499,787 28	932,420 05

LOYERS DE CHUTES D'EAU ET AUTRES, montrant loyer accumulé, payé et les soldes dus au 31 mars 1926

Solde dû au 1er avril 1925	Loyers accumulés de chutes d'eau et autres	Loyer de la maison des éclusiers	Totaux	Canaux	Rabais sur surtaxes	Déposé chez le receveur général		Solde dû au 31 mars 1926	Totaux
						Loyer de la maison des éclusiers	Loyers de chutes d'eau		
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
*14,669 94	122,754 71	1,951 00	139,375 65	Welland	1,453 00	1,972 00	124,053 98	11,896 67	139,375 65
* 471 33	1,101 40	5,942 75	7,515 48	Welland (maritime)	.....	5,883 75	966 70	665 03	7,515 48
23,396 56	187,397 57	256 00	164,257 01	Lachine	6,190 14	256 00	210,876 45	*53,065 58*	164,257 01
.....	15,075 31	.....	15,075 31	Beauharnois	.....	.....	15,075 31	.....	15,075 31
25 00	3,539 11	336 00	3,900 11	Soulanges	.....	336 00	3,539 11	25 00	3,900 11
4 00	303 86	682 00	989 86	Chambly	6 08	682 00	302 78	*1 00*	989 86
3 00	748 00	202 00	953 00	Carillon et Grenville	.....	202 00	761 00	*10 00*	953 00
135 00	25,043 50	.....	25,178 50	Cornwall	.....	.....	25,178 50	.....	25,178 50
.....	14 00	240 00	254 00	Murray	.....	240 00	14 00	.....	254 00
.....	683 67	60 00	743 67	Écluse Ste-Anne	.....	60 00	658 67	25 00	743 67
3,291 00	2,431 50	216 00	5,938 50	Williamsburg	851 00	216 00	1,580 50	3,291 00	5,938 50
10,148 00	9,833 66	2,221 00	22,202 66	Rideau	482 00	2,221 00	9,223 31	10,276 35	22,202 66
29 35	93,015 13	2,274 33	95,318 81	Trent	1 00	2,274 33	93,042 89	59	95,318 81
.....	91 00	.....	91 00	Sault-Ste-Marie	.....	.....	91 00	.....	91 00
.....	25 00	.....	25 00	St-Pierre	.....	.....	20 00	5 00	25 00
.....	1 00	.....	1 00	Chutes des Chats	.....	.....	1 00	.....	1 00
.....	74 00	.....	74 00	Divers	.....	.....	59 00	15 00	74 00
5,380 06	462,132 42	14,381 08	481,893 56	.....	8,983 22	14,343 08	485,444 20	*26,876 94*	481,893 56

*Le compte du loyer de la maison des éclusiers a été transféré du canal Welland au Canal Welland (maritime).

Canal Welland (haute navigation)—Sommes dépensées pour sa construction au 31 mars 1926

—		Année financière	Capital
			$ c.
Déboursés du gouvernement		1914	994,257 60
" "		1915	4,074,200 69
" "		1916	4,892,105 15
" "		1917	3,513,769 82
" "		1918	1,235,046 59
" "		1919	1,823,875 96
" "		1920	3,499,963 35
" "		1921	5,070,297 57
" "		1922	4,279,815 61
" "		1923	4,776,393 84
" "		1924	6,465,512 55
" "		1925	9,909,636 95
" "	12,015,618 24		
Vente de matériaux à déduire	55,153 13		
Total			62,495,340 79

Dépense, comme ci-dessus		$62,495,340 79
A laquelle il faut ajouter les frais préliminaires pour arpentage, etc., imputés comme suit sur le capital de l'entreprise du Canal Welland:		
1905–06	$ 13,231 97	
1906–07	10,825 27	
1907–08	8,300 34	
1908–09	19,993 37	
1909–10	9,979 91	
1910–11	21,229 35	
1911–12	23,138 60	
1912–13	112,890 92	
1915–16	17,627 36	
		237,217 09
Coût total du canal de haute navigation Welland au 31 mars 1926		$62,732,557 88

Chemins de fer de la Baie d'Hudson—Sommes déboursées au 31 mars 1926

Année	Capital		Déficits au cours des opérations		Coût total
	Annexe «F» comptes publics	Annexe «K» comptes publics	Sommes imputables sur le crédit touchant la perception du revenu	Annexe «K»	
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1909	92,427 83				92,427 83
1910	53,042 63				53,042 63
1911	184,149 81				184,149 81
1912	159,632 00				159,632 00
1913	1,009,024 52				1,009,024 52
1914	3,071,631 22				3,071,631 22
1915	3,256,074 39				3,256,074 39
1916	2,981,425 47				2,981,425 47
1917	1,792,190 39				1,792,190 39
1918	1,288,789 61				1,288,789 61
1919	641,318 69				641,318 69
1920	*247,153 67*				*247,153 67*
1921			* 22,484 42		22,484 42
1922	61,563 43		* 49,397 98		110,961 41
1923	13,824 94		* 26,293 27		40,118 21
1924	183,250 35	27,104 38		111,924 37	322,279 10
1925	*53,848 38*	296,439 06		51,567 80	294,158 48
1926		133,983 32		39,351 03	173,334 35
	14,487,343 23	457,526 76	98,175 67	202,843 20	15,245,888 86

Remarque.—Les item indiqués sous l'intitulé «Annexe K» dans les comptes publics font partie des prêts en espèces aux chemins de fer Nationaux du Canada.

*Ces item font partie des déficits des chemins de fer Nationaux du Canada indiqués ailleurs sous l'intitulé «Sommes déboursées par le Gouvernement relativement aux chemins de fer».

TÊTES DE LIGNES DE PORT-NELSON—Déboursés au 31 mars 1926

—	Capital	Sommes imputables sur les crédits touchant la perception du revenu
	$ c.	$ c.
1909		
1910		
1911		
1912		
1913	90,038 63	
1914	1,427,086 03	
1915	1,517,669 60	
1916	1,905,706 30	
1917	812,089 55	
1918	590,909 39	
1919	*78,760 89*	
1920	11,545 19	
1921	*121,063 71*	
1922	34,769 87	
1923	27,802 56	
1924	24,621 93	
1925	2,184 04	
1926	*2,484 07*	20,587 31
	6,242,114 42	20,587 31

PONT DE QUÉBEC—Montant dépensé pour la construction

—	Année	Capital	Revenu
		$ c.	$ c.
Déboursés du gouvernement	1909		422,867 12
" "	1910		111,788 02
" "	1911	227,563 40	
" "	1912	603,293 07	
" "	1913	1,512,825 96	
" "	1914	2,604,105 61	
" "	1915	2,816,305 10	
" "	1916	2,746,813 70	
" "	1917	2,733,677 00	
" "	1918	931,278 01	
" "	1919	656,761 79	
" "	1920	*880 65*	
" "	1921		24,555 50
" "	1923	*344 70*	
		14,831,398 29	559,210 64
Moins le montant reçu de la Phoenix Bridge Co			100,000 00
		14,831,398 29	459,210 64

Frais comme ci-dessous, imputables sur le capital $14,831,398 29

A même ces déboursés on a crédité un total de $91,188.10, reçus pour la vente de l'acier et des matériaux employés provenant du pont écroulé.

Auquel il faut ajouter les montants payés autrement qu'en vertu de la Loi des subsides:

Montant garanti par la loi de 1903, chap. 54	$ 6,424,781 00	
Montant payé à la province de Québec	250,000 00	
Montant payé à la ville de Québec	300,000 00	
Montant payé à Emile Tanguay, suivant le jugement de la Cour Suprême	485 20	
		$ 6,975,266 20
		$21,806,664 49
Moins le montant reçu de la Phoenix Bridge Co		100,000 00
		$21,706,664 49
Auquel il faut ajouter les dépenses au compte du revenu, 1909, 1910 et 1921	559,210 64	
A ajouter également les sommes payées en subventions en 1901, 1902 et 1903	374,353 33	
		933,563 97
Montant total des frais jusqu'au 31 mars 1926		*é$22,640,228 46

* Correspond au total que fait ressortir le bilan des chemins de fer Nationaux du Canada pour 1926.

Dépenses imputables sur les recettes relativement aux chemins de fer au 31 mars 1926

Chemins de fer	Années précédentes	1925-26	Total
	$ c.	$ c.	$ c.
Chemin de fer Annapolis et Digby	8,381 82	.....	8,381 82
Chemin de fer Intercolonial	280,000 00	.....	280,000 00
Dépenses diverses	8,084,545 55	408,409 36	8,492,954 91
Total	8,372,927 37	408,409 36	8,781,336 73
Pont de Québec	459,210 64	.....	459,210 64
Grand total	8,832,138 01	408,409 36	9,240,547 37

LOI DES ACCIDENTS DU TRAVAIL—CHAPITRE 15—1918

DÉPENSES

Au 31 mars 1925

Bureau	Dépenses du Dominion, y compris les avances	Déboursés en vertu de la loi				Solde en dépôt
		Indemnités, pensions, etc.	Proportion des dépenses administratives	Intérêt	Total	
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse	143,077 32	116,671 63	21,168 78	.....	137,840 41	5,236 91
Nouveau-Brunswick	372,174 41	320,276 10	40,251 47	.....	360,527 57	11,646 84
Ontario	317,414 23	299,242 59	7,971 24	.....	307,213 83	10,200 40
Manitoba	191,502 77	160,568 88	26,609 80	*497 50*	186,681 18	4,821 59
Alberta	37,098 18	24,440 73	3,882 12	*5,196 39*	23,126 46	13,971 72
Colombie-Britannique	55,000 00	52,576 39	3,581 87	*4,877 62*	51,280 64	3,719 36
Province de Québec et divers	168,821 64	168,821 64	.....	.....	168,821 64	.....
Intérêt déposé et crédit du revenu casuel	10,116 05	.....	.....	10,116 05	10,116 05	.....
Totaux au 31 mars 1925	1,295,204 60	1,142,597 96	103,465 28	*455 46*	1,245,607 78	49,596 82

Année 1925-1926

Bureau	Dépenses du Dominion, y compris les avances	Déboursés en vertu de la loi				Solde en dépôt
		Indemnités, pensions, etc.	Proportion des dépenses administratives	Intérêt	Total	
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Écosse	38,480 23	31,566 96	4,438 72	.....	36,005 68	2,474 55
Nouveau-Brunswick	66,828 81	61,236 37	5,691 92	.....	66,928 29	*99 48*
Ontario	90,897 28	79,932 65	4,234 18	.....	84,166 83	6,730 45
Manitoba	68,784 34	57,003 91	8,530 28	.....	65,534 19	3,250 15
Alberta	3,054 74	9,789 12	1,039 42	*766 83*	10,061 71	*7,006 97*
Colombie-Britannique	24,803 01	16,091 48	403 30	*633 02*	15,861 76	8,941 25
Province de Québec et divers	66,759 84	66,759 84	.....	.....	66,759 84	.....
Intérêt déposé au crédit du revenu casuel	455 46	.....	.....	455 46	455 46	.....
Totaux, année 1925-26	360,063 71	322,380 33	24,337 82	*944 39*	345,773 76	14,289 95

DÉPENSES—*Fin*

AU 31 MARS 1926

Bureau	Dépenses du Dominion, y compris les avances	Déboursés en vertu de la loi				Solde en dépôt
		Indemnités, pensions, etc.	Proportion des dépenses administratives	Intérêt	Total	
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Écosse	181,557 55	148,238 59	25,607 50	.....	173,846 09	7,711 46
Nouveau-Brunswick	439,003 22	381,512 47	45,943 39	.....	427,455 86	11,547 36
Ontario	408,311 51	379,175 24	12,205 42	.....	391,380 66	16,930 85
Manitoba	260,287 11	217,572 79	35,140 08	*497 50*	252,215 37	8,071 74
Alberta	40,152 92	34,229 85	4,921 54	*5,963 22*	33,188 17	6,964 75
Colombie-Britannique	79,803 01	68,667 87	3,985 17	*5,510 64*	67,142 40	12,660 61
Province de Québec et divers	235,581 48	235,581 48	.....	.....	235,581 48	.....
Intérêt déposé au crédit du revenu casuel	10,571 51	.....	.....	10,571 51	10,571 51	.....
Totaux au 31 mars 1926	1,655,268 31	1,464,978 29	127,803 10	*1,399 85*	1,591,381 54	63,886 77

LOI DES ACCIDENTS DU TRAVAIL—CHAPITRE 15, 1918.—Nombre des réclamations payées et somme déboursée pour indemnités, soins médicaux et pensions, année financière 1925-1926

BUREAU DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE

Ministère	Nombre des réclamations				Déboursés
	Indemnités et secours médicaux	Soins médicaux seulement	Pension	Total	
					$ c.
Marine et Pêcheries	3	.....	.....	3	839 28
Défense nationale	3	.....	2	5	1,225 10
Travaux publics	18	3	.....	21	1,885 09
Chemins de fer et Canaux, ch. de fer du Gouvernement canadien	196	6	35	237	27,617 49
Totaux	220	9	37	266	31,566 96

BUREAU DU NOUVEAU-BRUNSWICK

Intérieur	1	.....	.....	1	70 66
Marine et Pêcheries	8	5	.....	13	1,120 90
Postes	.....	.....	2	2	900 00
Travaux publics	6	8	1	15	866 50
Chemins de fer et Canaux, ch. de fer du Gouvernement canadien	578	42	62	682	58,278 31
Totaux	593	55	65	713	61,236 37

BUREAU DE L'ONTARIO

Agriculture	.....	.....	1	1	650 39
Douanes et Accise	.....	.....	1	1	698 50
Intérieur	4	1	1	6	2,501 92
Marine et Pêcheries	5	3	9	17	8,639 16
Mines	1	.....	.....	1	101 67
Défense nationale	9	.....	5	14	4,838 16
Travaux publics	23	6	10	39	6,754 15
Chemin de fer du gouvernement canadien	127	16	27	170	35,063 18
Canaux	49	9	25	83	16,802 08
Rétablissement des S. dans la vie civile	7	1	8	16	2,620 50
Établissement des soldats sur les terres	2	.....	.....	2	470 14
Commerce	6	1	.....	7	792 80
Totaux	233	37	87	357	79,932 65

BUREAU DU MANITOBA

Ministère	Nombre des réclamations				Déboursés
	Indemnités et secours médicaux	Soins médicaux seulement	Pension	Total	
					$ c.
Intérieur	2	.....	1	3	574 12
Marine et Pêcheries	.....	.....	1	1	240 00
Travaux publics	7	1	3	11	2,044 98
Chemin de fer du Gouvernement canadien	283	355	14	652	54,144 81
Totaux	292	356	19	667	57,003 91

BUREAU DE L'ALBERTA

Agriculture	.....	1	1	2	570 00
Affaires indiennes	1	.....	1	2	958 60
Intérieur	22	20	6	48	6,905 41
Mines	1	.....	1	2	604 65
Défense nationale	1	.....	.....	1	65 21
Postes	1	.....	.....	1	319 04
Commerce	3	1	.....	4	366 21
Totaux	29	22	9	60	9,789 12

BUREAU DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE

Agriculture	3	1	1	5	793 68
Douanes et Accise	.....	4	.....	4	51 70
Affaires indiennes	1	.....	.....	1	123 86
Intérieur	22	11	2	35	4,343 78
Justice	.....	.....	1	1	908 34
Marine et Pêcheries	14	10	5	29	6,469 56
Mines	1	1	.....	2	508 99
Défense nationale	1	9	.....	10	94 06
Postes	.....	7	.....	7	51 90
Travaux publics	16	19	2	37	2,745 61
Totaux	58	62	11	131	16,091 48

PROVINCE DE QUÉBEC ET DIVERS

Santé	1	.....	.....	1	3,060 30
Marine et Pêcheries	2	.....	.....	2	3,403 50
Chemins de fer et Canaux, ch. de fer du Gouvernement canadien	228	96	.....	324	60,275 01
Canaux	2	.....	.....	2	21 03
Totaux	233	96	.....	329	66,759 84

RÉSUMÉ

Agriculture	3	2	3	8	2,014 07
Douanes et Accise	.....	4	1	5	750 20
Santé	1	.....	.....	1	3,060 30
Affaires indiennes	2	.....	1	3	1,082 46
Intérieur	51	32	10	93	14,395 89
Justice	.....	.....	1	1	908 34
Marine et Pêcheries	32	18	15	65	20,712 40
Mines	3	1	1	5	1,215 31
Défense nationale	14	9	7	30	6,222 53
Postes	1	7	2	10	1,270 94
Travaux publics	70	37	16	123	14,296 33
Chemins de fer et Canaux, ch. de fer du Gouvernement canadien	1,412	515	138	2,065	235,378 80
Canaux	51	9	25	85	16,823 11
Rétablissement des Soldats dans la vie civile	7	1	8	16	2,620 50
Com. d'établissements des soldats	2	.....	.....	2	470 14
Commerce	9	2	.....	11	1,159 01
Totaux	1,658	637	228	2,523	322,380 33

DÉBOURSÉS pour les chemins de fer au cours de l'année financière terminée le 31 mars 1926.—Compte du capital

—	Année précédente	Année finissant le 31 mars 1926	Total
	$ c.	$ c.	$ c.
Chemins de fer du Gouvernement canadien—			
Réseau du chemin de fer Intercolonial—			
Chemin de fer Canada-Eastern	819,000 00	.....	819,000 00
Chemin de fer du Cap-Breton	3,860,679 14	.....	3,860,679 14
Chemin de fer Drummond County	1,464,000 00	.....	1,464,000 00
Chemin de fer Eastern Extension	1,324,042 81	.....	1,324,042 81
Chemin de fer Montreal and European	333,942 72	.....	333,942 72
Chemin de fer Oxford and New-Glasgow	1,949,063 21	.....	1,949,063 21
Chemin de fer Intercolonial	136,861,445 90	*39,435 63*	136,822,010 27
Total	146,612,173 78	*39,435 63*	146,572,738 15
Chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Édouard	861,847 83	.....	861,847 83
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard	13,276,674 49	.....	13,276,674 49
Chemin de fer International du Nouveau-Brunswick	2,963,021 87	.....	2,963,021 87
Transcontinental National	169,294,876 56	.....	169,294,876 56
Chemin de fer Moncton et Bouctouche	293,067 16	.....	293,067 16
Chemin de fer Salisbury et Albert	437,647 60	.....	437,647 60
Chemin de fer St-Martin	302,045 64	.....	302,045 64
Chemin de fer Elgin et Havelock	135,029 12	.....	135,029 12
Chemin de fer York et Carleton	59,749 15	.....	59,749 15
Chemin de fer Québec et Saguenay	7,772,911 03	.....	7,772,911 03
Chemin de fer Caraquet and Gulf Shore	711,767 38	.....	711,767 38
Chemin de fer Lotbinière et Mégantic	360,008 39	.....	360,008 39
Chemin de fer Cap-Breton (extension)	107,646 73	.....	107,646 73
d Chemin de fer de la Baie d'Hudson	14,487,343 23	.....	14,487,343 23
Chemin de fer de l'Etat, matériel roulant	35,906,042 55	.....	35,906,042 55
c Chemin de fer de l'Etat—Divers	345 00	.....	345 00
b Pont de Québec	21,706,664 49	.....	21,706,664 49
Divers comptes en souffrance	3,862 40	.....	3,862 40
Total	415,292,724 40	*39,435 63*	415,253,288 77
Autres chemins de fer et divers—			
Chemin de fer Canadian-Northern	10,000,000 00	.....	10,000,000 00
Chemin de fer Annapolis et Digby	660,683 09	.....	660,683 09
a Chemin de fer European and North American	88,363 18	.....	88,363 18
a Chemin de fer de la Nouvelle-Écosse	208,509 72	.....	208,509 72
c Chemin de fer de l'embranchement de Carleton	48,410 48	.....	48,410 48
Chemin de fer du Pacifique-Canadien	62,790,024 81	1,339 44	62,791,364 25
Chemin de fer de la Baie d'Hudson—Terminus de Port-Nelson	6,244,598 49	*2,484 07*	6,242,114 42
Territoire du Yukon, ch. de fer Stikine à Teslin	283,323 55	.....	283,323 55
f Chemin de fer North	250,000 00	.....	250,000 00
Wagons du Gouverneur général	71,538 82	.....	71,538 82
e Dépenses diverses	18,000 00	.....	18,000 00
Total	495,956,176 54	*40,580 26*	495,915,596 28

a Montant versé de 1868 à 1873, inclusivement, a été transféré au compte du Fonds Consolidé.

b Préparé de manière à concorder avec la cédule F des Comptes Publics.

c Ce chemin de fer qui a coûté $88,410.48, a été vendu en 1893 à la ville de St-Jean, N.-B., pour la somme de $40,000 (Chap. 6, Victoria).

DÉPENSES DU GOUVERNEMENT POUR CHEMINS DE FER

RÉCAPITULATION des dépenses et des recettes au 31 mars 1926

—	Capital	Revenu			Revenus
		Allocations de commisération et divers	Améliorations	Frais d'exploitation	
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Déboursés antérieurs à la Confédération	13,881,460 65	.....	.....	.....	.....
Depuis la Confédération.....					
1868 à 1890 inclusivement..	105,592,016 89	43,639 97	.....	45,661,435 22	39,107,792 60
1890 à 1891.....	1,184,317 34	.....	.....	3,949,263 73	3,181,888 56
1891 à 1892.....	417,425 73	.....	.....	3,748,597 77	3,136,393 51
1892 à 1893.....	712,917 44	.....	.....	3,288,629 62	3,262,505 62
1893 à 1894.....	585,749 01	.....	.....	3,226,208 13	3,179,019 57
1894 à 1895.....	376,814 83	.....	.....	3,197,846 17	3,129,450 37
1895 à 1896.....	324,774 72	.....	.....	3,254,442 64	3,140,678 47
1896 à 1897.....	204,624 31	.....	.....	3,195,959 58	3,060,074 38
1897 à 1898.....	270,990 85	1,400 00	.....	3,507,248 88	3,313,847 10
1898 à 1899.....	1,112,348 47	.....	.....	3,696,612 31	3,940,570 11
1899 à 1900.....	3,309,130 42	.....	.....	4,665,228 06	4,774,161 87
1900 à 1901.....	3,922,989 37	.....	.....	5,739,051 54	5,213,381 24
1901 à 1902.....	5,386,611 24	.....	.....	5,861,099 54	5,918,990 43
1902 à 1903.....	3,083,680 86	.....	.....	6,474,134 20	6,584,598 77
1903 à 1904.....	2,619,059 86	.....	.....	7,599,958 57	6,627,255 51
1904 à 1905.....	6,125,481 79	.....	.....	8,906,154 35	7,050,892 11
1905 à 1906.....	6,102,565 74	.....	.....	7,893,653 49	7,950,552 97
1906 à 1907.....	7,174,370 17	.....	.....	6,328,745 65	6,509,186 49
1907 à 1908.....	23,684,005 25	.....	.....	9,595,295 43	9,534,569 04
1908 à 1909.....	29,414,227 34	.....	.....	9,764,586 51	8,894,420 42
1909 à 1910.....	21,505,975 91	.....	.....	9,095,903 96	9,647,963 71
1910 à 1911.....	24,532,466 18	1,000 00	.....	10,037,878 77	10,249,394 38
1911 à 1912.....	23,108,805 52	3,950 00	.....	11,074,852 80	11,034,165 83
1912 à 1913.....	17,375,968 10	4,500 00	.....	12,499,925 65	12,442,203 46
1913 à 1914.....	21,628,095 15	11,300 00	.....	13,559,225 45	13,394,317 37
1914 à 1915.....	22,115,663 92	23,000 00	.....	12,474,453 85	12,149,357 32
1915 à 1916.....	21,153,255 19	3,400 00	1,515,895 57	17,891,484 65	18,427,908 65
1916 à 1917.....	12,003,649 70	4,000 00	1,070,334 64	24,725,571 90	23,539,758 61
1917 à 1918.....	34,699,416 96	15,100 00	.....	33,400,460 45	27,240,956 87
1918 à 1919.....	40,193,180 64	17,000 00	.....	43,889,626 07	38,013,725 69
1919 à 1920.....	11,593,148 00	8,500 00	.....	48,194,709 86	41,402,061 36
1920 à 1921.....	5,096,534 94	2,000 00	.....	43,770,971 10	36,814,349 70
*1921 à 1922.....	4,553,638 03	.....	.....	6,326,800 47	.....
1922 à 1923.....	*1,052,292 72*	.....	.....	5,695,669 05	.....
1923 à 1924.....	315,943 52	.....	.....	.....	.....
1924 à 1925.....	*37,499 27*	.....	.....	.....	.....
1925 à 1926.....	*40,580 26*	.....	.....	*a* 20,587 31	.....
	474,230,931 79	138,789 97	2,586,230 21	442,212,272 73	391,866,392 09

	$ c.
Montant total des dépenses effectuées à même le capital.....	474,230,931 79
Coût du pont de Québec au 31 mars 1925.....	21,706,664 49
Déboursés divers en 1914.....	18,000 00
	495,955,596 28
Moins le montant reçu de la cité de St-Jean, N.-B., comme prix d'achat du chemin de fer de l'embranchement de Carleton.....	40,000 00
	495,915,596 28

Sous autorité du crédit 341, chapitre 54, 1921, les recettes et les revenus des chemins de fer de l'Etat furent employés par l'administration, au paiement des frais d'exploitation, à partir du 1er janvier 1921.

a Déboursés à même les revenus sur les têtes-de-ligne de Port-Nelson.

II. Subventions versées, au 31 mars 1926

Votes de subvention — Autorité	Votes de subvention — Montant	Numéro	Chemin de fer	Du 1er juillet 1883 au 31 mars 1922	Total
	$ c.			$ c.	$ c.
47 Vic., chap. 8 52 " 3	51,200 00	1	Ch. de fer Albert Southern .N-B	50,460 00	50,460 00
3-4Geo.V, chap. 46	—	2	Ch. de fer Alberta Central, Alta	404,480 00	404,480 00
2 Geo. V, chap. 48	—	3	Ch. de fer Algoma Central and Hudson Bay, Ont.	2,048,704 00	2,048,704 00
2 Geo. V, chap. 48	—	4	Chemin de fer Algoma Eastern, autrefois la Manitoulin and North Shore Ry. Co., Ontario	547,648 00	547,648 00
1 Ed. VII, chap. 7	—	5	Ch. de fer Atlantic et Lac Supérieur, P.Q	163,418 19	163,418 19
37 Vic., chap. 14 48-9 " 58	186,600 annuellement pendant 20 ans	6	Ch. de fer Atlantic and Northwestern	3,732,000 00	3,732,000 00
6 Ed. VII, chap.43 9-10 " 51	902,800 00	7	Atlantic, Quebec and Western Ry. Co., P.Q	902,800 00	902,800 00
46 Vic., chap. 25 47 " 8 52 " 3	320,000 00 300,000 00	8	Ce. de fer de la baie des Chaleurs, P.Q	620,000 00	620,000 00
62-3 Vic., chap. 7 63-4 Vic. " 8	—	9	Chemin de fer Bay of Quinte, Ontario, maintenant Chemin de fer National du Canada	141,722 45	141,722 45
6 Ed. VII, chap. 43 50-1 Vic., chap. 24 56 " 2	62,400 00	10	Chemin de fer de jonction de Beauharnois, P.Q	62,400 00	62,400 00
48-9 " 59 49 " 10	22,400 00	11	Ch. de fer Belleville and North-Hastings, Ontario	21,888 00	21,888 00
50-1 " 24	57,600 00	12	Ch. de fer Brantford, Waterloo et Lac Erié, Ont	57,600 00	57,600 00
48-9 " 59 54-5 " 8	128,000 00 12,800 00	13	Ch. de fer Brockville, Westport et Sault-Ste-Marie, Ont., maintenant le Canadian National	140,800 00	140,800 00
1Ed. VII. chap. 7	53,920 00	14	Ch. de fer Bruce Mines et Algoma, Ontario	53,920 00	53,920 00
4 " 34 49 Vic., chap. 10	96,000 00	15	Ch. de fer Buctouche et Moncton, N.-B	101,600 00	101,600 00
50-1 " 24 48-9 " 59	6,400 00 96,000 00				
49 " 10 50-1 " 24	38,400 00 180,000 00	16	Chemin de fer Canada Atlantic, Ontario	282,355 20	282,355 20
43 " 16	1,525,250 00	16½	Chemin de fer Canada Central, Alberta	1,525,250 00	1,525,250 00
57-8 " 4 62-3 " 7	40,000 00				
52 " 3 47 " 8 48-9 " 59 49 " 10	24,439 84 320,000 00	17	Ch. de fer Canada Eastern, anciennement le chemin de fer Northern and Western, dans le N.-B., y compris l'embranchement de Chatham	374,839 84	374,839 84
7-8Ed.VII, chap 63	210,053 59	18	Canada and Gulf Terminal Ry. Co	210,053 59	210,053 59
47 Vic. Chap. 8 49 " 10 52 " 3 57-8 " 4 60-1 " 4 62-3 " 7 6-7 Ed.VII chap. 40 7-8 " 63	32,000 00 32,000 00 22,400 00 96,000 00 164,500 00 245,465 00 86,468 03 621,100 80	19	Canadian Northern Quebec Ry. Co., anciennement le chemin de fer Grand-Nord, P.Q	1,265,357 14	1,265,357 14
2 Geo. V, chap. 7 3-4 " 10	—	20	Canadian Northern Alberta Ry. Co., Alberta	3,120,000 00	3,120 000 00
6-7 Ed. VII, c. 40 7-8 " 63 3-4 Geo. V, Cap 10	—	21	Canadian Northen Ontario Ry. Co	14,485,635 20	14,485,635 20
62-3 Vic., chap. 7 63-4 " 8	1,580,800 00 385,724 00	22	Canadian Northern Ry. Co., Ontario, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest	1,909,132 00	1,909,132 00
2 Geo. V, chap. 9	6,300,000 00	23	Canadian Northern Pacific Ry. Co., Colombie-Britannique	5,987,520 00	5,987,520 00
63-4 Vic., chap. 8 3 Ed. VII, chap. 57	341,819 75 50,000 00	24	Canadian Northern Quebec Ry., anciennement le chemin de fer Chateauguay and Northern	391,819 75	391,819 75
60-61 Vic., Chap. 5	3,630,000 00	25	Canadian Pacific Ry. Co., Colombie-Britannique, (défilé du Nid de Corbeau)	3,404,720 00	3,404,720 00
63-4 Vic., chap. 8	32,400 00	26	Canadian Pacific Ry. Co. (embranch. de Dyment)	22,336 00	22,336 00
2 Geo. V, chap. 48	126,000 00	27	Canadian Pacific Ry., pont à Edmonton, Alberta	126,000 00	126,000 00
3-4 " 46	80,032 00	28	Can. Pac. Ry., de Gimli au pont de la rivière Icelandic	80,032 00	80,032 00
4 Ed. VII, chap. 34	153,866 00	29	Can. Pac. Ry. Co. (embranch. de Kootenay à Arrow)	153,866 00	153,866 00
3-4 Geo. V, chap.46	485,474 27	30	Can. Pac. Ry. Co., de Moosejaw dans une dir. n.-o.	485,474 27	485,474 27
2 " 48	115,000 00	31	Can. Pac. Ry. Co., pont à Outlook	115,000 00	115,000 00
3 Ed. V-II, chap. 57	435,200 00	32	Can. Pac. Ry. Co., (embranch. de Pheasant Hills)	435,200 00	435,200 00
62-3 Vic., chap. 7	160,000 00	33	Can. Pac. Ry. Co., (embranch. de Pipestone)	160,000 00	160,000 00
55-6 " 5	80,000 00	34	Can. Pac. Ry. Co., (de Revelstoke au lac Arrow)	80,000 00	80,000 00
1 Ed. VII, chap. 7	83,200 00	35	Can. Pac. Ry. Co., (embranch. de Selkirk)	83,200 00	83,200 00
6-7 " 40	13,440 00	36	Can. Pac. Ry. Co., (embranch. de Staynerville)	13,024 00	13,024 00
6 " 43	112,000 00	37	Can. Pac. Ry. Co., (de Teulon à la rivière Icelandic	112,000 00	112,000 00
63-4 Vic., chap. 8	64,000 00	38	Can. Pac. Ry. Co., (embranch. de Waskada)	64,000 00	64,000 00
7-8 Ed. VII, c. 63	34,522 43	39	Can. Pac. Ry., de Winnipeg à Gimli, Man	34,522 43	34,522 43
48-9 Vic., chap. 58	1,500,000 00	40	Prolongement du Pacifique-Canadien	1,500,000 00	1,500,000 00
57-8 " 4	9,600 00	41	Chemin de fer du Cap de la Madeleine, P.Q	7,424 00	7,424 00
62-3 " 7 7-8Ed.VII. chap.63	196,800 00	42	Ch. de fer Cap-Breton, Prolongement, Nouvelle-Ecosse	196,800 00	196,800 00

II. Subventions versées, au 31 mars 1926—*Suite*

Votes de subvention — Autorité	Votes de subvention — Montant	Numéro	Chemin de fer	Du 1er juillet 1883 au 31 mars 1922	Total
	$ c.			$ c.	$ c.
46 Vic. chap. 25	115,200 00				
47 " 8	76,800 00	43	Chemin de fer de Caraquet, Nouveau-Brunswick..	224,000 00	224,000 00
50-1 " 24	32,000 00				
51 " 3					
52 " 3	83,612 54	44	Ch. de fer Central, Nouveau-Brunswick.....	226,012 54	226,012 54
53 " 2	142,400 00				
2 Geo. V., chap. 48	66,560 00	45	Chemin de fer Canada Central, Québec.....	30,145 02	30,145 02
Vote 2 oct. 1918...	175,000 00	46	Chemin de fer Canada Central.....	175,000 00	175,000 00
6-7 Ed. VII, c. 40	—	47	Central Ontario Railway Co., maintenant ch. de fer National du Canada.....	205,862 79	205,862 79
—	—	48	Ligne le long de la côte de la N.-E., chemin de fer d'Halifax à Yarmouth, maint. Nat. du Can....	160,000 00	160,000 00
6 Ed. VII chap. 43	—	49	Colchester Coal and Railway Co., Nouvelle-Ecosse	12,800 00	12,800 00
53 Vic. chap. 2	112,000 00	50	Columbia and Kootenay Ry. Co., Colombie-Brit..	88,800 00	88,800 00
50-1 " 24	44,800 00	51	Cornwallis Valley Railway Co., Nouvelle-Ecosse..	44,800 00	44,800 00
52 " 3					
50-1 " 24	44,800 00	52	Cumberland Railway and Coal Co., Nouv.-Ecosse.	39,850 00	39,850 00
55-6 " 5	89,600 00	53	Dominion Coal Co., Nouvelle-Ecosse.....	87,808 00	87,808 00
50-1 " 24	22,400 00	54	Ch. de fer Dominion Lime Co., P.Q.....	15,360 00	15,360 00
50-1 " 24	96,000 00				
52 " 3	14,400 00	55	Chemin de fer du comté de Drummond, P.Q.....	423,936 00	423,936 00
53 " 2	76,800 00				
57-8 " 4	96,000 00				
"	—	56	East Richelieu Valley Railway Co., P.Q. ch. de fer Montreal, Quebec and Southern.....	69,952 00	6,925 00
3-4 Geo. V, chap. 46	—	57	Ch. de fer Edmonton, Dunvegan et Colombie-Britannique, Alberta.....	338,382 48	338,382 48
6-7 Ed. VII, C. 40	—	58	Edmonton, Yukon and Pacific Railway Co., Alberta, maintenant Canadian Northern Ry.....	91,200 00	91,200 00
46 Vic., chap. 25	38,400 00	59	Ch. de fer Elgin, Petitcodiac and Havelock, N.-B.	82,652 82	82,652 82
51 " 3	44,252 82				
47 " 8	96,000 00	60	Ch. de fer Erie and Huron, Ontario.....	96,000 00	96,000 00
47 " 6	750,000 00	61	Ch. de fer Esquimalt and Nanaimo, Colombie-Britannique.....	1,520,560 00	1,520,560 00
2 Geo. V, chap. 48	—	62	Fredericton and Grand Lake Railway Co., Nouveau-Brunswick.....	216,576 00	216,576 00
52 Vic., chap. 3	30,000 00	63	Fredericton and St. Mary's Ry. Bridge Co., Nouveau-Brunswick.....	30,000 00	30,000 00
60-61 " 4	500,000 00	64	Ch. de fer Grand Trunk Co., pont Jubilée Victoria, P.Q.....	500,000 00	500,000 00
63 " 3					
56 " 2	48,000 00	65	Ch. de fer Grand Trunk, Georgian Bay and Lake Erie, Ontario.....	39,744 00	39,744 00
7-8 Ed. VII, c. 63	—	66	Grand Trunk Pacific Co.....	1,220,480 00	1,220,480 00
49 Vic., chap. 10	32,000 00				
50-1 " 24	96,000 00	67	Chemin de fer Great Eastern, P.Q.....	40,345 00	40,345 00
56 " 2	64,000 00				
53 " 2	37,500 00				
50-1 " 24	51,200 00	68	Guelph Junction, Ontario.....	46,000 00	46,000 00
57-8 " 3	—	69	Gulf Shore Railway Company, Nouveau-Brunswick	53,699 20	53,699 20
9-10 Ed. VII, c. 51	—	69$	Ha-Ha-Bay Railway Co., P.Q.....	231,462 00	231,462 00
—	—	70	Halifax and Southwestern Railway Co., Nouvelle-Ecosse, maintenant Canadian Northen Ry.....	1,238,450 93	1,238,450 93
50-1 Vic., chap. 24	9,600 00	71	Harvey Branch Railway Co., Nouveau-Brunswick.	5,553 57	5,553 57
49 " 10	108,800 00	72	Chemin de fer Hereford, P.Q.....	155,200 00	155,200 00
52 " 3	48,000 00				
46 " 25	156,800 00	73	Ch. de fer International, P.Q.....	156,800 00	156,800 00
53 " 3					
7-8 Ed. VII, c. 63	—	74	Chemin de fer International du Nouveau-Brunswick, autrefois Restigouche and Western Ry. Co.....	726,080 00	726,080 00
—	—	75	Inverness Railway and Coal Co.....	368,545 97	368,545 97
47 Vic., chap. 8	160,000 00	76	Irondale, Bancroft and Ottawa ch. de fer, Ontario, maintenant Canadian Northern Ry.....	144,000 00	144,000 00
52 " 3					
49 " 10	38,400 00	77	Ch. de fer Joggins, Nouvelle-Ecosse.....	37,500 00	37,500 00
50-1 " 24	4,000 00				
6 Ed. VII, chap. 43	—	78	Ch. de fer Kettle-Valley, Colombie-Britannique...	2,174,190 72	2,174,190 72
46 Vic., chap. 24	89,600 00				
49 " 10	70,000 00				
50-1 " 24	12,800 00	79	Ch. de fer Kingston, Napanee and Western, anciennement ch. de fer Napanee, Tamworth and Quebec, Ontario, maintenant National du Can.	208,732 80	208,732 80
52 " 3	32,000 00				
55-6 " 5	64,000 00				
47 " 8	48,000 00	80	Ch. de fer Kingston and Pembroke, Ontario.....	48,000 00	48,000 00
6 Ed. VII, chap. 43	—	81	Ch. de fer Klondike Mines.....	197,184 00	197,184 00
2 " 48	—	82	Kootenay Central Ry. Co., Colombie-Britannique.	1,065,856 00	1,065,856 00
50-1 Vic., chap. 23	118,400 00				
55-6 " 4	224,000 00	83	Ch. de fer du lac Erié et de la rivière Détroit, Ontario.....	475,851 00	475,851 00
62-3 " 5	—				
2 Geo. V, chap. 48	—	84	Lake Erie and Northern Ry. Co., Ontario.....	320,192 00	320,192 00
50-1 Vic., chap. 24	65,022 00	85	Ch. de fer Lake Témiscamingue Colonization, P.Q.	310,335 95	310,335 95
57-8 " 4	274,940 00				

II. Subventions versées, au 31 mars 1926—*Suite*

Votes de subvention — Autorité	Votes de subvention — Montant	Numéro	Chemin de fer	Du 1er juillet 1883 au 31 mars 1922	Total
	$ c.			$ c.	$ c.
49 Vic., chap. 10	11,200 00	86	Ch. de fer L'Assomption, P.Q.	11,200 00	11,200 00
50-1 " 24	217,600 00	87	Ch. de fer Laurentian, maint. Canadian Northern	217,600 00	217,600 00
48-9 " 50	44,800 00	88	Ch. de fer Leamington et St. Clair, Ontario	51,200 00	51,200 00
50-1 " 24	6,400 00				
6-7 Ed. VII, c. 40	—	89	Ch. de fer Liverpool et Milton, maintenant Canadian Northern	32,000 00	32,000 00
45 Vic., chap. 14	—	90	Lindsay, Bobcaygeon, Pontypool Ry. Co., Ontario	185,173 06	185,173 06
55-6 Vic., chap. 5	48,000 00	91	Ch. de fer Lotbinière et Mégantic, P.Q.	96,000 00	96,000 00
57-8 " 4	48,000 00				
—	—	92	Maganetawan River Railway Co., Ontario	3,552 00	3,552 00
7-8 Ed. VII, c. 63	—	93	Maritime Coal and Railway Co.	3,200 00	3,200 00
"	—	94	Massawippi Valley Railway Co , P.Q.	5,376 00	5,376 00
—	—	95	Midland Railway Co., Nouvelle-Ecosse	339,060 40	399,060 40
—	—	96	Middleton and Victoria Beach Railway Co., Nouv.-Ecosse, maintenant ch. de fer Can.-Northern	125,760 00	125,760 00
3 Ed. VII, chap. 57	—	97	Minudie Coal Co., Nouvelle Ecosse	18,544 00	18,544 00
56 Vic., chap. 2	67,200 00				
57-8 " 4	38,400 00	98	Ch. de fer Montfort Colonization, P.Q., maintenant Canadian Northern	167,440 00	167,440 00
60-1 " 4	66,000 00				
48-9 " 59	30,000 00				
50-1 " 24	64,000 00	99	Ch. de fer Montreal and Champlain Junction, P.Q.	103,600 00	103,600 00
51 " 3	9,600 00				
49 " 10	32,000 00	100	Ch. de fer Montréal et Lac Maskinongé, P.Q.	41,280 00	41,280 00
53 " 2	11,200 00				
50-1 " 24					
53 " 2	192,000 00	101	Ch. de fer Montréal et Ottawa, Ontario	192,000 00	192,000 00
54-5 " 8					
57-8 " 4					
1 Ed. VII, chap. 7	—	102	Ch. de fer Montreal and Province Line, P.Q.	58,560 00	58,560 00
48-9 " 59	72,000 00	103	Ch. de fer Montréal et Sorel, Québec (Québec, Montreal et Southern)	93,757 57	93,757 57
53 " 2	40,000 00				
53 Vic., chap. 2	361,270 00	104	Ch. de fer Montreal and Western, P.Q.	361,270 00	361,270 00
57-8 " 4	121,600 00	105	Ch. de fer Nakusp et Slocan, Colombie-Britannique	117,760 00	117,760 00
Ed. VII, chap. 43	—	106	Napierville Junction Railway Co., P.Q.	173,440 00	173,440 00
—	—	107	New Brunswick Coal and Railway Co., Nouveau-Brunswick	48,000 00	48,000 00
48-9 Vic., chap. 59	118,400 00	108	Ch. de fer N.-Brunswick et Ile-du-Prince-Edouard	113,440 00	113,440 00
55-6 " 5	40,000 00	109	New Glasgow Iron, Coal and Railway Co., Nouvelle-Ecosse	39,840 00	39,840 00
Ed. VII, chap. 57	—	110	Nicola, Kamloops and Similkameen Coal Railway Co	300,800 00	300,800 00
7-8 " 63	—	111	North Shore Railway Co., anciennement Beersville Coal and Railway Co	27,616 00	27,616 00
—	—	112	Northern Colonization Railway Co., P.Q.	355,200 00	355,200 00
2 Geo. V, chap. 47	—	113	Northern New Brunswick and Seaboard Railway Co., Nouveau-Brunswick	108,160 00	108,160 00
3-4 " 46					
46 " 26	660,000 00	114	Ch. de fer Northern and Pacific Junction ,Ontario	1,320,000 00	1,320,000 00
53 " 2	660,000 00				
55-6 " 5	240,000 00	115	Nova Scotia Central Railway Co., Nouv.-Ecosse, maintenant ch. de fer Canadian Northern	235,200 00	235,200 00
61 "					
56 " 2	32,000 00	116	Ontario, Belmont and Northern Ry. Co. Ontario (Marmora Ry. and Mining Co.) maintenant ch. de fer Canadian-Northern)	30,720 00	30,720 00
53 Geo. V, chap. 2	99,200 00	117	Oxford Mountain Railway Company, P.Q.	202,926 50	202,926 50
3 Ed. VII, chap. 2	—				
56 " 2	22,400 00	118	Oshawa Railway and Navigation Co., Ontario	22,400 00	22,400 00
55-6 " 5	—	119	Ch. de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, Ont.	779,712 00	779,712 00
—	—	120	Ottawa and New York Railway Company, Ontario	262,384 00	262,384 00
52 Vic., chap. 3	320,000 00				
57-8 " 6	64,000 00	121	Ch. de fer Ottawa, Northern and Western, Québec, et Ottawa and Gatineau Valley	414,931 20	414,931 20
60-1 " 4	—				
52 " 3	128,000 00	122	Ch. de fer Parry Sound and Colonization, Ontario	152,800 00	152,800 00
57-8 " 4	64,000 00				
—	—	123	Ch. de fer Pembroke Southern, Ontario	64,000 00	64,000 00
55-6 Vic. chap. 5	—	124	Philippsburg Junction Ry. Quarry Co., P.Q.	23,712 00	23,712 00
47 " 8	272,000 00				
51 " 3	41,000 00	125	Ch. de fer Pontiac Pacific Junction, P.Q.	193,578 00	193,578 00
53 " 2	24,000 00				
60-1 " 4	212,500 00	126	Pontiac Pacific and Ottawa and Gatineau Ry. Co. (Pont Interprovincial, sur rivière Ottawa)	212,500 00	212,500 00
63-4 " 2					
52 " 3	19,200 00	127	Pontiac and Renfrew Railway, Ontario	13,600 00	13,600 00
51 " 3	287,200 00	128	Ch. de fer Port-Arthur, Duluth and Western, Ontario, maintenant ch. de fer Canadian-National	271,200 00	271,200 00
53 " 2					
62-3 " 7	1,000,000 00	129	Quebec Bridge Co., P.Q.	374,353 33	374,353 33
63-4 " 8					
47 " 8	60,342 00				
51 " 3		130	Ch. de fer Québec Central, P.Q.	585,038 90	585,038 90
53 " 2	288,000 00				
7-8 Ed. VII, c. 63					

II. Subventions versées, au 31 mars 1926—*Suite*

Votes de subvention — Autorité	Votes de subvention — Montant	Numéro	Chemin de fer	Du 1er juillet 1883 au 31 mars 1922	Total
	$ c.			$ c.	$ c.
45 Vic., chap. 14	384,000 00				
46 " 25	80,000 00				
48–49 " 59	96,000 00				
49 " 10	186,295 00				
50–1 " 24	28,800 00	131	Chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean, P.Q., maintenant Chemin de fer National du Canada	1,261,463 50	1,261,463 50
51 " 3	96,000 00				
52 " 3	64,000 00				
53 " 2	40,000 00				
54–5 " 8	5,250 00				
57–8 " 4	44,800 00				
52 Vic., chap. 3	96,000 00	132	Ch. de fer Québec, Montmorency et Charlevoix P.Q.	96,000 00	96,000 00
56 " 3					
—	—	132½	Quebec, Montreal and Southern Railway Co.—*voir* South Shore Ry., P.Q.		
7–8 Ed. VII, c. 51	—	133	Quebec and Saguenay Railway Co., P.Q.	248,801 28	248,801 28
—	—	134	Schomberg and Aurora Railway Co., Ontario	46,144 00	46,144 00
52 Vic., chap. 3	162,200 00	135	Shuswap and Okanagan Railway, Co.-Britannique	163,200 00	163,200 00
2 Geo. V, chap. 48	—	136	Southampton Railway Co., Nouveau-Brunswick	81,280 00	81,280 00
50–1 Vic., chap. 24	54,400 00	137	Chemin de fer South Norfolk, Ontario	54,400 00	54,400 00
7–8 Ed. VII, c. 63	—	138	Chemin de fer South Shore (Quebec, Montreal and Southern), Quebec	529,442 00	529,442 00
50–1 Vic., chap. 24	138,300 00				
55–6 " 5	108,000 00	139	Chemin de fer St-Catharines and Niagara Central, Ontario	38,400 00	38,400 00
57–8 " 4	10 8,800 00				
52 " 3	375,000 00	140	St. Clair Frontier Tunnel Co., Ontario	375,000 00	375,000 00
2 Geo. V, chap. 48	—	141	Ch. de fer St.-Jean et Québec, Nouveau-Brunswick	1,005,902 42	1,005,902 42
53 Vic., chap. 2	57,600 00				
55–6 " 5	25,024 00	142	Ch. de fer St.-Laurent et Adirondack, Québec	149,481 60	149,481 60
60–61 " 4					
47 " 8	22,400 00	143	Ch. de fer St. Louis and Richibucto, N.-Brunswick	22,400 00	22,400 00
—	—	144	St. Mary River Railway Co., Territoires du N.-O.	148,094 00	148,094 00
7–8 Ed. VII, c. 63	—	145	St. Mary's and Western Ontario Railway Co., Ont.	67,709 00	67,709 00
7–8 " 63	—	146	St. Maurice Valley Railway Co., Trois-Rivières à Grand'Mère, Québec	173,120 00	173,120 00
56 Vic., chap. 2	—	146½	Chemin de fer St. Stephen et Milltown, Nouveau-Brunswick	14,848 00	14,848 00
3–4 Geo. V, chap. 53	—	147	Temiskaming and Northern Ontario Railway Co., Ontario	2,134,080 00	2,134,080 00
45 Vic., chap. 14	240,000 00				
48–9 " 58	258,000 00	148	Ch. de fer Témiscouata, Nouveau-Brunswick et Québec.	645,950 00	645,950 00
51 " 3	100,000 00				
53 " 2	51,200 00				
7–8 Ed. VII, c. 63	—	149	Thessalon and Northern Railway Co., Ontario	6,112 00	6,122 00
52 Vic., chap. 3	54,400 00	150	Chemin de fer des Mille-Iles, Ontario	29,840 00	29,840 00
63–4 " 8					
55–6 " 5	—				
57–8 " 4	—	151	Ch. de fer Tilsonburg, Lac Erie et Pacifique, Ontario.	150,071 48	150,071 48
60–1 " 4	—				
62–63 " 7	—				
54–5 " 8	89,600 00				
53 " 2	35,200 00	152	Ch. de fer Tobique Valley, Nouveau-Brunswick	134,016 00	134,016 00
55–6 " 5	9,600 00				
59 " 10	16,000 00	153	Chemin de fer Toronto, Grey et Bruce, Ontario	14,656 00	14,656 00
56 " 2	102,400 00	154	Ch. de fer des Comtés-Unis, Québec (Québec, Montreal and Southern)	188,816 00	188,816 00
57–8 " 4	102,400 00				
7–8 Ed. VII, c. 34	—	155	Vancouver and Lulu Island Railway Co., Colombie-Britannique	61,760 00	61,760 00
53 Vic., chap. 2	35,200 00	156	Chemin de fer Waterloo Junction, Ontario	32,800 00	32,800 00
49 " 10	256,000 00	157	Chemin de fer West Ontario Pacific et chemin de fer Ontario et Québec	256,000 00	256,000 00
53 " 2					
62–3 " 7	—	158	Ch. de fer York and Carleton, Nouveau-Brunswick	32,896 00	32,896 00
47 " 8	2,394,000 00	159	Gouv. prov. de Québec—Québec-Montréal	2,394,000 00	2,394,000 00
			Total	†78,785,471 09	78,785,471 09

†Ce montant ne comprend pas la subvention de $25,000,000 au chemin de fer Pacifique-Canadien, ni la somme de $660,683.08 dépensée sur le chemin de fer "Annapolis & Digby", sommes comprises dans le compte du capital.

En conformité avec les Comptes publics 1923–24 comme suit:—

	$ c.
L'état ci-dessus indique	78,785,471 09
Total d'après les Comptes publics	76,115,221 09
Différence	2,670,250 00

La différence est donnée de la manière suivante:—

L'état des Comptes publics n'inclut pas, dans le compte des subsides:

	$ c.
(a) Item 40 (partie)	970,000 00
(b) Item 46	175,000 00
(c) Item 16½	1,525,250 00
	2,670,250 00

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF DU MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre mon rapport annuel pour l'année financière terminée le 31 mars 1926.

Le réseau des canaux canadiens comprend une série de canaux et de rivières canalisées qui a permis d'ouvrir à la navigation des voies d'eau formant une longueur totale de 1,831 milles. On peut ranger ces canaux en deux catégories: la route directe du Saint-Laurent et des Grands Lacs, et les embranchements ou canaux accessoires. Par la première, les gros navires qui circulent sur les Grands Lacs peuvent se rendre aux ports de mer; les autres canaux répondent surtout à des besoins locaux.

La route navigable entre Montréal, à la tête du service de navigation océanique, et Fort-William et Port-Arthur, sur la côte ouest du lac Supérieur, compte 74 milles de canal, 49 écluses et 1,140 milles de rivières et de lacs, soit un total de 1,214 milles. La profondeur minimum de ce cours d'eau navigable est de 14 pieds. De Montréal à Duluth, à l'extrémité sud-ouest du lac Supérieur, la distance totale est de 1,337 milles, et de Montréal à Chicago cette distance est de 1,244 milles. A Fort-William et à Port-Arthur, endroits situés à 6 milles de distance l'un de l'autre, on raccorde avec les lignes du C.P.R., venant de l'Ouest ou du Sud. De Fort-William, le raccordement avec la ligne principale du Transcontinental, des chemins de fer du gouvernement se fait par l'embranchement construit en premier lieu par la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et maintenant exploité par les chemins de fer Nationaux.

A Port-Arthur, les chemins de fer Nationaux ont un autre raccordement avec les endroits à l'est et au sud par l'ancienne ligne principale du chemin de fer Canadian Northern.

Parmi les canaux secondaires, comme nous l'avons déjà fait remarquer, ceux de l'Ottawa, de la Rideau, de la Murray et de la Trent sont des embranchements qui desservent des localités. En dehors de ces deux catégories se trouvent les canaux de la rivière Richelieu et le canal Saint-Pierre. Les premiers comprennent l'écluse de Saint-Ours et le canal Chambly qui parfont une voie d'eau pour les bateaux d'un faible tirant, entre Sorel, sur le Saint-Laurent, et le lac Champlain; le second établit une communication entre les lacs Bras-d'Or de l'île du Cap-Breton et l'océan Atlantique.

Une vue d'ensemble sur les canaux et voies canalisées présentement en usage, leur portée en milles, leurs dimensions en chiffres, etc., font l'objet d'un travail départemental publié à part, intitulé: "Les canaux du Canada." On en trouvera un résumé annexé à ce rapport.

Le présent rapport contient une étude détaillée des diverses voies d'eau canalisées suivantes:

1. La voie actuelle du Saint-Laurent et des Grands Lacs, qui relie Montréal au lac Supérieur.
2. La route reliant Montréal et Kingston par les rivières Ottawa et Rideau.
3. La rivière Richelieu, de son confluent avec le Saint-Laurent jusqu'au lac Champlain.
4. La route qui va du lac Ontario à la baie Georgienne par la rivière Trent, etc.
5. Le canal Saint-Pierre, qui traverse l'isthme de l'extrémité sud de l'Ile du Cap-Breton.
6. Divers travaux.

1. ROUTE DU ST-LAURENT ET DES GRANDS LACS

(*a*) CANAL LACHINE

Ce canal, qui est situé dans la partie sud-est de l'île de Montréal, évite les rapides de Lachine, entre le port de Montréal et le lac St-Louis. Il a 8 milles et demi de longueur et a cinq écluses ayant une profondeur minimum, à l'étiage normal, de 14 pieds.

La navigation s'est ouverte le 27 avril et elle s'est fermée le 11 décembre.

Il s'est produit quatre accidents sur ce canal pendant l'année, ce qui a causé des retards à la navigation. Le 13 mai, le vapeur *Jamaica* est entré en collision avec les portes d'amont de l'écluse du sud N° 1 et les a arrachées. Les portes ainsi que le vapeur ont été emportées par le courant dans le port. On a effectué les réparations nécessaires dans les vingt-quatre heures. Durant cet intervalle, les vapeurs se sont servis des écluses du nord N^{os} 1 et 2. Un autre retard d'une durée de treize heures, qui s'est produit le 17 mai, a été causé par la rupture, par le vapeur *Glenfarm*, de l'un des étriers de suspension de la porte nord d'aval de l'écluse de Lachine. Le 29 novembre, un amas de glace en arrière de l'une des portes de l'écluse du sud N° 2 a été la cause de la rupture du gond de la porte. Pendant deux jours, l'écluse a été hors de service avant que la porte soit réparée. Cependant, les navires ont pu passer par les deux écluses du nord. Un quatrième retard, dû à une cause semblable, est survenu le 5 décembre à la Côte-St-Paul, mais il n'a duré que six heures.

On peut mentionner parmi les travaux de construction et de réparations les plus importants effectués sur ce canal durant l'année les suivants: On a construit dans la cour de la rue Mill quatre nouveaux édifices d'acier et de béton; un magasin, ayant deux étages, mesurant 100 pieds 8 pouces par 42 pieds, un hangar à bois ayant 72 pieds par 20 pieds, une remise à charbon mesurant 92 pieds 8 pouces par 25 pieds, ayant une capacité d'environ 200 tonnes, et une remise pour l'huile, de 41 pieds par 13 pieds 3 pouces. Outre ce qui précède, on a fait l'installation d'un réservoir à essence souterrain d'une capacité de 500 gallons près de l'atelier de peinture, à l'angle des rues Mill et Riverside. On a installé d'autres machines, telles qu'une machine à travailler le bois, une petite machine à raboter et une meule à aiguiser dans l'atelier de charpenterie et on y a ajouté une allonge mesurant 40 pieds par 20. Sur les côtés nord et est de la cour on a construit deux longueurs de mur afin d'empêcher l'accès à la propriété. On a étayé environ 2,000 pieds linéaires des murs du canal ainsi que les culées de ponts. On a ainsi étayé deux sections du mur de côté nord du canal entre les écluses de la Côte-St-Paul et le ponceau de la rivière St-Pierre. On a aussi effectué des travaux semblables dans le voisinage des écluses de St-Gabriel. On a reconstruit en béton le mur septentrional de la pile du pont de St-Gabriel. Outre ce qui précède, on s'est occupé de menus travaux de réparations aux écluses, tels que le nouveau jointoiement de la maçonnerie, les réparations des buses, le rajustement des massifs d'ancrage des portes, les réparations et la construction des portes d'écluses, etc. On a posé des planchers nouveaux aux ponts lorsque besoin était, on a réparé leur mécanisme et on les a maintenus en bon état. On a nettoyé le fond du prisme du canal, et l'on a maintenu les quais en bon état, etc.

La flotte de dragage formée du remorqueur *Dandy*, de la drague à godets N° 2, de la grue à mâchoires N° 2, de trois chalands à bascule, de six chalands, d'un chaland à charbon et de six petites chaloupes, a subi les réparations d'usage, alors qu'elle se trouvait dans le bassin de radoub à Montréal. Durant la première partie de la saison, la grue a servi à l'enlèvement des pierres délogeables dans le voisinage du pont du chemin de fer Pacifique-Canadien, à Rockfield, et la drague a servi à effectuer l'enlèvement des obstacles vis-à-vis les minoteries St. Lawrence et à l'entrée des bassins au pied de la rue Colborne.

(*b*) CANAL SOULANGES

L'entrée de ce canal se trouve à 16 milles à l'ouest de l'extrémité d'amont du canal Lachine. Il mesure 14 milles de long. Sa profondeur minimum est de 15 pieds, et il s'étend de la Pointe Cascades à Coteau-Landing. Il évite les rapides des Cascades, des Cèdres et de Coteau.

Ce canal a été ouvert à la navigation le 26 avril et a été fermé le 11 décembre. Pendant toute la saison de navigation, il ne s'est pas produit d'accidents sérieux non plus que de retards aux navires.

On peut mentionner parmi les principales réparations et améliorations effectuées durant la saison: En juillet l'on a fait venir la flottille de dragues du canal Lachine afin d'effectuer le creusage des chenaux à la carrière et aux quais à la pointe Cascades, les matériaux d'excavation ayant servi à renforcer la rive sud du canal sur une longueur de près de trois quarts de mille dans le voisinage de la prise d'eau de la Montreal Light, Heat and Power Consolidated, près des Cèdres, ainsi que le barrage oblique à Coteau-Landing; aussi pour établir un terrain devant l'usine des portes d'écluses. Pour faire suite à la ligne de conduite inaugurée il y a plusieurs années, l'on a construit une autre paire de portes d'écluses que l'on a placées dans le bassin de protection. Des deux côtés de l'écluse N° 2, le haut du remblai a été pavé en béton sur une longueur de 21 pieds. Aux points 2, 3, 4, 5 et 6 on a renforcé, avec du béton, les cordes sur les crapaudines. On a peinturé trois ponts. On a remis un revêtement à pierres perdues le long des parois intérieures des remblais à divers endroits sur les 10 milles inférieurs du canal. On a aussi réparé le revêtement de béton sur la pente intérieure de la rive sud. Les abords du nord aux ponts 2, 3, 4, 5 et 6 ont été remacadamisés et l'on a répandu des criblures et de l'huile sur le revêtement de la grande route entre la pointe Cascades et le chemin de St-Féréol. On a également amélioré le chemin de glaise sur la rive sud, l'on a nivelé les ornières avec des déchets provenant des carrières. Comme d'habitude au nombre des réparations moins importantes se trouvaient le jointoiement de la maçonnerie des écluses, les réparations aux portes d'écluses, aux bâtiments, aux machines, ainsi que l'entretien des pelouses, des plates-bandes et des terrains du canal en général.

Les travaux ont été poursuivis activement à la carrière du canal durant l'année. L'on a effectué une amélioration aux facilités de transport par la pose de 700 pieds de voie ferrée afin d'obvier à la nécessité de l'enlèvement des matériaux au moyen de charrettes et chevaux. La carrière a produit 2,325 verges cubes de pierre concassée et 6,897 verges cubes de blocs de pierre de faible pesanteur. On a expédié les matériaux au canal Lachine, à l'écluse de Ste-Anne et à la jetée de Hungry-Bay.

On a construit un nouveau chaland mesurant 80 pieds par 30 pieds avec chaudière verticale, ce qui a augmenté d'une unité l'outillage flottant du canal. Le remorqueur *Carillon* a subi les réparations générales et l'on a reconstruit entièrement la moitié antérieure de la coque.

(*c*) CANAL CORNWALL

Ce canal, qui se trouve à l'extrémité ouest d'une étendue d'eau navigable de 31 milles de long à partir de la tête du canal Soulanges, a 11¼ milles de long et une profondeur de 14 pieds, et comprend six écluses. Il sert à éviter les rapides du Long-Sault.

La navigation s'est ouverte le 22 avril et s'est fermée le 12 décembre. La navigation dans le canal n'a pas été gravement empêchée par des accidents ou autres causes pendant tout le cours de la saison. Il s'est produit quelques légers accidents. Le 27 août le vapeur *Nisbet Grammer*, alors qu'il passait au-dessous du pont de Mille-Roches, a heurté la pile de l'ouest, déplaçant et endommageant légèrement le support central sur lequel le pont tourne. Il a fallu le remplacer. Le

trafic sur la route a été interrompu durant une période de quarante-sept heures, mais il ne s'en est pas suivi de retard à la navigation. Le vapeur *Glenealy*, à destination de l'est alors qu'il sortait de l'écluse nº 17, a frappé et brisé l'étrier de suspension de la porte d'aval du nord. L'on a effectué les réparations dans l'espace d'environ neuf heures, l'écluse étant fermée durant ce temps.

On peut mentionner au nombre des réparations effectuées ou en cours d'exécution durant l'année dernière, les suivantes: d'après un contrat adjugé à Fallon Brothers, de Cornwall, le travail de la hausse des berges des chemins et des murs d'écluses le long du canal, lequel a été commencé l'année dernière, a été poursuivi durant la saison de 1925. Tel que mentionné dans le rapport de l'an dernier, l'on a entrepris ce travail comme mesure de précaution contre la répétition possible de crues extrêmes, résultat probable de la construction d'une digue submergée dans le chenal du Sault du Saint-Laurent, par la St. Lawrence Power Company. On espère que ce travail, qui est financé par la Power Company et qui est exécuté sous la surveillance de ce ministère, sera terminé durant la saison de 1926. Il ne reste à présent à terminer qu'à peu près 16 p. 100 du travail adjugé par contrat. On s'est occupé comme d'habitude des réparations peu importantes. On a complètement remis à neuf tout le mécanisme et les vannes des écluses et des digues. A l'écluse n° 18, on a enlevé quatre vannes considérables dans la digue régularisatrice, on a placé de nouvelles marches et l'on a remis les vannes en place. On a remplacé, par une nouvelle vanne, une vanne dans la digue régularisatrice de l'écluse nº 19. On a posé sur la berge sud du canal, en aval de l'écluse nº 18, 1,400 pieds linéaires pour un ouvrage de protection en pierre. On a refait complètement les planchers sur la travée fixe d'acier au-dessus du coursier principal amenant l'eau à la filature de la Canada Cotton Company et sur le pont au-dessus de l'ancienne écluse nº 17 à l'entrée du bassin de réparations. Une des anciennes maisons des éclusiers, dont on se servait anciennement comme remise à outils, a été réparée et convertie en garage. Du côté nord de l'écluse nº 21, le mur de maçonnerie, que des chocs répétés avaient gravement avarié et poussé en arrière, a été reconstruit. On a reconstruit un nouveau chaland, mesurant 16 pieds par 48, dans le bassin de réparations afin de remplacer l'ancien. On a installé une nouvelle série de tubes dans la chaudière de l'ascenseur pour les portes en usage sur ce canal. On a reconstruit complètement au delà d'un demi-mille d'un ouvrage de protection en pierre le long des berges du canal. On a enlevé et réparé les portes des écluses nºs 17, 19 et 20. Les jardiniers ont soigneusement entretenu tous les terrains et les parcs du canal ainsi que leurs plates-bandes durant l'été.

(*d*) CANAL DE FARRAN'S POINT

Ce canal, de même que les canaux Rapide Plat et des Galops qui le précèdent en amont, forme le groupe connu sous le nom des " canaux de Williamsburg". La longueur du canal de Farran's Point est de 1¼ mille. Il a une écluse et se trouve à 5 milles à l'ouest du canal de Cornwall.

La saison de navigation s'est ouverte le 22 avril et s'est fermée le 12 décembre. Il ne s'est pas produit d'accidents graves non plus que de retards à la navigation.

On a effectué des réparations considérables au-dessus de l'écluse à l'ouvrage protecteur en pierre des deux côtés de la berge du canal adjacente au fleuve. On a peinturé tous les bâtiments du canal.

(*e*) CANAL DU RAPIDE PLAT

Ce canal s'étend de la ville de Morrisburg jusqu'à Flag's Bay, distance de 3⅔ milles. Il se trouve à 9½ en amont du canal de Farran's Point et il a deux écluses.

La saison de navigation a duré du 22 avril au 14 décembre et il n'est pas survenu de retards sérieux soit par suite d'accidents ou autre cause.

Les améliorations en cours d'exécution à l'entrée d'amont du canal accordées par contrat à la A. W. Robertson Company, Limited, et commencées en septembre 1923, ont été poursuivies. Il ne reste plus que 11 p. 100 de ces travaux à faire. On a réparé cette partie de la grande route provinciale comprise dans les terrains du canal. On a complètement réparé ce chemin sur presque une mille de longueur et on l'a revêtu à neuf dans toute sa largeur. On a aussi effectué quelques petites réparations et améliorations durant l'année au nombre desquelles on peut mentionner: on a abaissé le fond du canal devant le quai aux usines du canal afin d'avoir une plus grande profondeur pour l'outillage flottant. On a réparé l'encoffrement en charpente à l'ouest de l'écluse n° 23 du côté nord du canal, de même que les coittes aux usines du canal, et on a reconstruit une partie du pont au-dessus de la digue à l'écluse n° 23.

(*f*) CANAL DES GALOPS

Situé à environ 4½ milles à l'ouest du Rapide Plat, le canal des Galops va du village d'Iroquois à un endroit situé environ 1½ mille au delà de la ville de Cardinal, distance de 7⅓ milles. Il évite la dernière série de rapides que l'on rencontre entre Montréal et le lac Ontario. Il a trois écluses, un élévateur de bateaux, à l'entrée est, une écluse à sas, à l'entrée d'amont, et un élévateur de bateaux à part l'écluse à sas, pour éviter les rapides des Galops. La navigation s'est ouverte le 22 avril et s'est fermée le 14 décembre. Il ne s'est produit aucun accident non plus que de retard aux navires pendant toute la saison.

On a réparé cette partie du chemin provincial comprise dans les terrains du canal. On a ameubli, nivelé et durci 7,124 pieds linéaires de chemin vis-à-vis du village de Cardinal sur toute sa largeur. F. Milligan, d'Iroquois, avait le contrat pour l'exécution de cet ouvrage. On peut citer parmi les réparations secondaires la pose d'un nouveau plancher à une partie des quais du gouvernement à Iroquois et à Cardinal, les réparations à la ferrure et au plancher du pont tournant à Cardinal, et le renouvellement d'environ 500 verges cubes d'un mur de protection le long des berges du canal.

(*g*) CANAL WELLAND

Ce canal sert à éviter les chutes de Niagara. Il va de Port-Dalhousie, sur le lac Ontario, à Port-Colborne, sur le lac Erié. Il a 26¾ milles de long et une hauteur de 14 pieds sur les buscs, comme les canaux du Saint-Laurent. Il compte 26 écluses.

La navigation au cours de la dernière année financière s'est ouverte le 15 avril et s'est fermée le 17 décembre.

On a encore remarqué une augmentation dans le nombre des vapeurs, s'élevant à 9½ p. 100 sur la saison précédente. Un total de 5,866 navires sont passés dans tout le canal, ceux remontant et ceux descendant étant en nombre à peu près égal. A part le nombre précédent, 154 navires se sont rendus à des endroits situés le long du canal. La plus grosse cargaison d'entier parcours transportée l'a été par le vapeur *Norman B. McPherson* en descendant. L'augmentation dans la totalité du tonnage de fret sur l'année précédente s'est élevée à 12 p. 100, le tonnage réel transporté étant de 5,640,298 tonnes, ce qui est le plus gros chiffre dans l'histoire du canal.

Il s'est produit deux accidents sérieux durant l'année. Le 27 juillet, le vapeur *Donald Stewart,* remontant, a frappé le pont d'acier tournant à Welland-Junction. Le pont, qui était alors fermé, a été beaucoup tordu et avarié. La navigation a été interrompue pendant six heures et demie jusqu'à ce que l'on ait pu ouvrir le pont. La Hamilton Bridge Works Company s'est occupée des réparations. Les propriétaires du vapeur en ont défrayé le coût. Le 7 août, le vapeur *Back Bay,* qui entrait dans l'écluse n° 1, a frappé et endommagé l'une des portes. Il s'est produit un retard de six heures avant que l'on ait pu

remplacer la porte avariée par une rechange. Les propriétaires du vapeur en ont défrayé le coût.

Parmi les diverses améliorations effectuées sur le canal au cours de la dernière saison, on peut mentionner les suivantes: On a remplacé l'ancien pont tournant en bois et fer sur le canal, en usage depuis 45 ans à la rue Queenston, à l'est de St. Catharines, par un nouveau pont tournant en acier qui est maintenant prêt pour l'ouverture de la saison de 1926. D'après contrat, Walker Bros., de Thorold, ont construit la substructure de ce pont, et la Hamilton Bridge Works a construit la superstructure. On a effectué des réparations temporaires à la digue régularisatrice à l'écluse n° 1, les apparences indiquant que la paroi d'aval était minée. On se propose de réparer d'une manière permanente cette construction au cours de la saison prochaine. A environ trois quarts de mille au nord du pont tournant à Welland Junction, deux éboulis considérables, s'étendant chacun sur une longueur de 600 pieds, sont survenus durant l'hiver dernier. Ces matériaux qui ont obstrué considérablement le prisme du canal ont été enlevés par la *Canadian Dredging Company*. D'autres petits affaissements se sont produits également sur la berge orientale, à quatre différents endroits près du pont du Wabash Railway. On les a remplis avec de la terre, de la pierre et de l'argile. Une fuite, découverte sous le mur d'abord ouest de l'écluse n° 24, a été complètement obturée avec du béton. On a complètement réparé, nivelé et durci le chemin macadamisé sur la berge sud du canal, allant de l'écluse n° 24 vers l'extrémité sud de la ville de Thorold. On a exécuté comme d'habitude les diverses petites réparations, telles qu'aux constructions, à l'outillage, etc.

Ancien canal.—Le canal Welland, tel que construit originairement, entre Port-Dalhousie et Allanburg, quelque peu à l'ouest du canal actuel a, depuis l'achèvement de celui-ci, servi à des fins de force motrice seulement. On l'appelle le "vieux canal".

Parmi les améliorations et les réparations exécutées au cours de l'année se trouvaient la mise en place de portes de bois et de béton armé à l'extrémité d'amont des écluses n^{os} 14 et 15 afin de remplacer les anciennes portes d'écluses sur busc. Toutes les autres réparations effectuées étaient de peu d'importance.

Canal d'alimentation.—Cette voie d'eau, d'environ 21 milles de longueur se trouve entre Dunnville, 5 milles en amont de la Grande rivière, et le canal actuel, près de la ville de Welland. Il existe aussi un petit embranchement entre Stromness et Port-Maitland, à l'embouchure de la Grande rivière. Construit d'abord dans le but d'alimenter l'ancien canal Welland au plus haut niveau et employé aussi anciennement pour la navigation, on ne fait maintenant que le réparer.

On peut mentionner, au nombre des améliorations et des réparations exécutées durant l'année, la construction d'un ponceau de béton armé, mesurant 5 pieds de largeur et 18 pieds de longueur, sur le fossé d'arrière du côté sud du canal d'alimentation, afin de remplacer l'ancienne construction de bois décrépite, et la mise en place d'une fondation à grosses pierres perdues en aval de la moitié sud du tablier de la digue de Dunnville afin de protéger les palplanches.

Elévateur de Port-Colborne.—Au cours de la dernière année financière l'élévateur du gouvernement a reçu 54,511,734 boisseaux de grain, diminution sur l'année précédente de 4,977,882 boisseaux, ou environ 8 p. 100. Environ 78 p. 100 de ce grain a été reçu des ports canadiens, le reste des ports américains. On peut expliquer cette diminution dans les recettes de l'année, partiellement par la mauvaise récolte aux Etats-Unis, et jusqu'à un certain point par le fait qu'à cause de nombreux retards subis par les vaisseaux américains durant la saison de 1924, par suite de la congestion dans le port de Montréal, les vaisseaux américains étaient portés à éviter Port-Colborne en 1925 comme port de déchargement. La quantité de grain canadien reçu a été pratiquement la même pendant deux années.

Il ne s'est pas produit de retards dans le fonctionnement de l'élévateur par suite d'une panne du mécanisme ou outillage. Un retard de douze heures, qui a eu pour résultat l'interruption du courant à l'élévateur, a été causé par la coupure d'un câble par le vapeur *Edmonton*, le 16 septembre 1925.

Au cours des quelques dernières années, la question des retards subis par les vaisseaux des lacs a pris des proportions quelque peu sérieuses. Cela dépendait, dans une grande mesure, de la congestion à Montréal, laquelle se fait sentir à Port-Colborne. Cependant, l'année dernière, cet état de choses avait été tellement modifié que les retards subis par les navires ont été réduits de 92 p. 100 en comparaison de l'année précédente. Le nombre des navires déchargés au port en 1925 n'a été que légèrement inférieur à celui de l'année précédente.

La réorganisation du personnel, qui a été mise en vigueur en juillet 1925, a été cause d'un bien meilleur rendement sans augmentation de frais, en dépit des augmentations de salaires accordées au faible personnel permanent. On a obtenu l'élasticité désirée dans l'expansion et la contraction du jour ouvrable afin de faire face aux exigences du trafic, aussi bien que l'amélioration anticipée du contrôle des heures supplémentaires, surmontant par là l'une des plus grosses difficultés dans le fonctionnement de l'élévateur.

(*h*) CANAL WELLAND (HAUTE NAVIGATION)

Les travaux, en marche depuis l'automne de 1913, sont très avancés. Nous donnerons d'abord un aperçu du programme général de l'entreprise.

Le canal en construction part du lac Ontario à l'embouchure de la crique des Dix-Milles, endroit maintenant appelé Port-Weller, à trois milles à l'est de Port-Dalhousie, où l'on est à construire un port d'entrée, et jusqu'à Allanburg vers le sud, et suit un tracé tout différent de la route du canal actuel. De là, il suit ce canal jusqu'à un endroit situé à un mille au nord du village d'Humberstone, pour s'en écarter de nouveau sur une longueur de 2½ milles, du côté est. Il longe ensuite le canal actuel jusqu'à Port-Colborne sur le lac Erié. De l'un à l'autre lac, en ligne droite, il y a 25 milles. La différence de niveau entre les deux lacs, soit 325 pieds et demi, sera surmontée par une série de sept élévateurs hydrauliques, qui sont presque entièrement terminés. Chacun aura une montée de 46 pieds et demi et sera muni d'un élévateur de protection à montée variable. Les écluses ont une longueur de 829 pieds, sur une largeur de 80 pieds et la profondeur d'eau devra être de 30 pieds au-dessus des heurtoirs. Quant à la largeur de la tranchée du canal, elle devra être de 200 pieds. Un nouveau brise-lames actuellement en construction sera établi à Port-Colborne et devra s'avancer à angle droit dans le lac à 2,000 pieds plus avant que le brise-lames actuel. On achève l'exécution de travaux considérables à Port-Weller, port d'entrée du lac Ontario. Pour les fins de construction, on a divisé le canal en huit (8) sections ou entreprises, de Port-Weller vers le sud. Entre la section 4 et la section 5 se trouve une partie de la tranchée du canal d'une longueur de 1,300 pieds qui gît immédiatement au nord du point de raccordement du nouveau tracé avec le canal actuel. C'est la section 4B. A l'exception de cette dernière, tout le canal est en construction. Il est probable que l'on demandera au cours du prochain exercice financier des soumissions pour le parachèvement de cette dernière portion.

Depuis les cinq dernières années, la construction du canal qui, pour diverses raisons avait été retardée ou arrêtée complètement pendant la guerre et quelque temps plus tard, a marché d'une manière très satisfaisante.

Suit un bref résumé des travaux accomplis ou en marche aux diverses sections du canal pendant l'année.

Section n° 1.—En commençant par les travaux dans le port de Port-Weller, cette section s'étend dans la direction du sud, sur une distance de près de trois milles dans les terres, et comprend la construction de tout le port, le déblaiement du prisme, la construction d'une écluse avec déversoirs, l'érection de deux ponts au-dessus du canal, etc.

Quand les travaux furent commencés, au terme du contrat actuel avec Johnston P. Porter, en septembre 1921, environ 30 p. 100 des travaux demeuraient inachevés. Cette section est presque finie. Il ne reste plus que 4 p. 100 des travaux à exécuter.

Pendant toute la saison de navigation, les deux dragues *Delver* et *Fundy* ont fait des travaux dans le nouveau port. On a terminé le creusage dans presque toute l'étendue du port, c'est-à-dire de l'entrée extérieure jusqu'au quai d'accostage, et le tout a été déblayé. Pendant la dernière saison, on a enlevé 372,000 verges cubes de déblai. Tous les caissons sont terminés et, au cours de la dernière saison, on en a terminé le bétonnage. Le remplage des caissons intérieurs de l'est est fini et, au cours de l'hiver, on a terminé le régalage et le nivelage des caissons de l'est et de l'ouest. On a pratiquement terminé au cours de l'année les parements en pierre de la berge. Il ne reste plus qu'à recouvrir de pierre les extrémités extérieures des deux berges. On a de cette façon exécuté la mise en place de 169,000 verges cubes de roche pendant la dernière saison. Le quai d'accostage, à l'est du mur d'entrée d'aval, est fini et il ne reste plus qu'à creuser la tranchée au pied du quai. A l'écluse n° 1, on a terminé le remplage des murs et on a gazonné un grand nombre des talus. On a aussi complété le bétonnage des parements du bief de cette écluse, ainsi que des parements entre le déversoir et le bassin d'alimentation, y compris celui de l'est entre le bief de décharge et le quai d'accostage.

Au-dessous de l'entrée d'amont de l'écluse N° 1, on a terminé au cours de l'année l'installation des fils dans les conduites souterraines ce qui a permis l'enfouissement de tous les fils suspendus du chemin de fer Niagara, St. Catherines et Toronto. Le posage des vannes d'admission et de vidange de l'écluse n° 1 et tout l'outillage nécessaire à leur fonctionnement est terminé et l'on a érigé le poste de contrôle en béton à l'est du déversoir régulateur. On a installé les cinq cloisons étanches en pierre de ce déversoir pendant l'été et dès que l'étendue entre l'écluse n° 1 et l'écluse n° 2 sera comblée, on fera un essai de leur efficacité. Les piles du pont n° 1, au haut de la première écluse, sont terminées et elles peuvent maintenant recevoir leur structure d'acier. On a pu, au cours de la dernière saison, assécher l'écluse n° 1, quand il était nécessaire, grâce à l'opération des pompes d'assèchement permanentes. On a pratiquement fini pendant l'été le bétonnage des parements du bassin d'alimentation; il ne reste plus qu'une faible portion du côté ouest à la déviation du chemin.

On peut résumer comme suit le travail terminé à cette section: Excavation dans le roc, 97.5 p. 100; excavation de terre, 95 p. 100; bétonnage de tout genre, 97 p. 100; protection des talus, 95.5 p. 100, ce qui donne une moyenne totale de 96 p. 100 de toute l'entreprise.

Section n° 2.—Cette section est d'environ 4 milles et un tiers. Le travail dont il s'agit comprend le déblaiement du prisme du canal et la construction des ébergements, la construction des écluses 2 et 3 avec murs d'entrée, etc., et l'érection de plusieurs substructions de ponts de grandes routes.

Les travaux de cette section et ceux de la section 1 font partie du même contrat. En vertu du contrat d'avant-guerre, on avait terminé à peu près 58 p. 100 de toute l'entreprise.

Tout le bétonnage de l'écluse n° 2 est terminé, ainsi que le bétonnage des parements du bief. On a également installé des murs protecteurs du côté est du bassin d'alimentation dans la direction sud qui se relient aux murs déjà élevés. En 1924, un affaissement a eu lieu dans le remplage du côté est de l'écluse n° 2. Afin de réparer ces dégâts, on a construit un mur de soutènement en béton du côté ouest du bief. On a remis en place tout le remplage et aucun affaissement n'a été enregistré par la suite. Les culées du pont 3, au haut de l'écluse 3, sont terminées et prêtes à recevoir leur structure d'acier. On n'a fait aucun creusage dans cette partie de la tranchée à partir de la tête de l'écluse n° 2 jusqu'à environ un mille au sud. Sur une distance de 4,000 pieds de cet endroit, on a élargi la

tranchée du côté ouest comme mesure de prémunition contre tout affaissement de la berge, qui auparavant avait donné du fil à retordre. On continuera l'élargissement au cours de la prochaine saison. Le pont 4 à la croisée du chemin de Queenston doit être construit comme un pont basculant en deux parties. Comme les culées construites en vertu d'un contrat précédent n'étaient pas de force suffisante pour un pont de ce genre, on a trouvé nécessaire de les renforcer. On n'a pas encore entièrement terminé cet ouvrage. On achève presque le bétonnage de l'écluse n° 3; il ne reste plus à finir qu'une partie du fond et deux piliers de soutènement du côté ouest de la porte d'amont. Pendant la majeure partie de la saison, on a fait le remplage des deux murs de cette écluse et les travaux se poursuivront encore cette année. On a recouvert la berge est du bief avec des plaques de pierre et on a fini le bétonnage du fond. La berge du côté ouest sera terminée la saison prochaine dès que sera fini le remplage du mur d'écluse adjacent. Les murs de l'entrée d'amont de l'écluse n° 3 se prolongent à travers le canal Welland actuel. Afin d'asseoir les fondements de ces murs jusqu'au niveau du lit du canal, immédiatement après la fermeture de la saison de navigation en décembre dernier, on a vidé cette partie qui s'étend entre les écluses actuelles 10 et 11 et l'on a entouré l'espace réservé aux murs de l'est de pilotis recouverts de feuilles d'acier. On a ensuite enfoncé des pilots de soutènement et l'on a construit quatre piliers, soit 184 pieds de mur à partir de l'extrémité sud jusqu'à la hauteur du canal actuel. Le pilier suivant est fini jusqu'au faîte; quant aux deux autres piliers, on les a élevé d'un degré avec du béton. On a creusé les fossés pour ces parties du mur ouest qui sont à l'extérieur de la tranchée du canal actuel. On poursuivra la construction du mur la saison prochaine, car on a abandonné la partie qui est en dedans des limites du canal actuel jusqu'à la fermeture de la navigation. On a aussi continué l'excavation de la tranchée au sud du canal actuel et l'on peut dire qu'il y a environ 3,000 pieds pratiquement terminés.

Pour résumer les travaux faits dans cette section jusqu'à date, on peut dire que l'on a parachevé 98 p. 100 des travaux d'excavation dans le roc, 97 p. 100 d'excavation dans la terre, 93 p. 100 des travaux de bétonnage et 91 p. 100 des remblais étanches.

Section n° 3. — Cette section s'étend vers le sud à partir de la section 2 sur une distance d'environ 2 milles. Les travaux comportent l'excavation de la tranchée du canal et des emplacements des écluses, la construction de trois écluses jumelles en escalier et une écluse isolée, ainsi que la maçonnerie des parois d'approche, un mur à noyau pour un barrage, des déversoirs de contrôle et autres menus travaux et structures, et la construction d'un vaste barrage en terre à la tête des écluses en escalier.

Depuis le commencement de juillet 1922, les travaux ont été exécutés dans cette section, ainsi que dans la section 4 située immédiatement au sud, aux termes d'un contrat accordé à la "P. Lyall & Sons Construction Company, Limited", de Montréal.

Au cours de la dernière année, on a fait des travaux d'excavation entre la partie nord de la section de l'écluse jumelle n° 5, y compris l'emplacement de l'écluse jumelle n°4, à l'entrée d'amont de l'écluse n° 7 et à l'extrémité sud de la section d'où l'on a retiré un total de 647,000 verges cubes de déblais, dont 22 p. 100 de roche. On a pratiquement terminé les travaux d'excavation au nord des écluses jumelles; il ne reste plus à enlever qu'environ 35,000 verges cubes. A l'écluse jumelle n° 4, on a pratiquement fini les travaux d'excavation; on y a enlevé pendant l'année une quantité de 110,000 verges cubes de roche. On a procédé au bétonnage du fond des écluses pendant toute la saison et l'on a commencé le bétonnage des murs à leur point de raccordement avec les écluses jumelles n° 5. On a aussi entrepris deux piliers dans les murs de l'ouest et du centre, le premier ayant été élevé jusqu'à 8 pieds du faîte et le dernier jusqu'au niveau de

la fondation. On a posé pendant l'année un total de 111,280 verges cubes de béton dans les écluses jumelles n° 5 et l'on peut dire que 96 p. 100 du travail à cet endroit est terminé. On n'a fait que très peu de travaux dans les écluses jumelles n° 6; il y a en ce moment 86 p. 100 de cette construction qui est terminée. Au cours de l'année, on a changé l'emplacement du chemin de fer de service dans les environs; il franchit maintenant les écluses n° 5 sur des trétaux en bois, éliminant ainsi l'ancienne traverse du pont 6 au nord des écluses n° 4 et permettant ainsi le remplage des murs au centre et à l'est des écluses jumelles n° 5. On a très bien arrangé la vanne dans les murs des écluses n° 5 et n° 6; on en a réparé toutes les fissures, on l'a ensuite remplie d'eau afin de juger de ses propriétés d'étanchement. Si l'on prend les trois écluses jumelles avec leurs murs d'entrée, on peut dire maintenant que 64 p. 100 du travail est accompli. Entre le haut des trois écluses jumelles et l'écluse n° 7, on a posé le bétonnage sur une longueur de quatre piliers en suivant la partie est du mur d'entrée dans les pilotis de feuilles d'acier que l'on avait préparés auparavant; le mur a été rempli afin d'obvier à ce qui pourrait arriver par suite de la proximité immédiate du canal actuel. Comme mesure de précaution, on a fait le remplage des pilots de feuilles d'acier dans cet endroit, et une séparation a été creusée et ensuite comblée entre cet espace et la berge ouest du canal actuel. Pendant toute la saison de navigation, on n'a pas remarqué de fuite d'eau. Les travaux à l'écluse n° 7 se sont faits d'une façon intermittente pendant la saison et cette structure, sans compter ses murs d'entrée, est maintenant 96 p. 100 achevée. En novembre et décembre, on a fait un peu de remplage derrière le mur ouest de cette écluse. Au cours de la saison, on a concassé un total de 457,000 tonnes de roche.

Voici un résumé de l'état général des travaux à cette section: on a terminé 96 p. 100 des travaux d'excavation dans le roc, 83 p. 100 d'excavation dans la terre, 66 p. 100 du bétonnage de tout genre, et 74 p. 100 des remblais étanches.

Section n° 4. — L'étendue de cette section est d'environ 2 milles dans une direction sud à partir de l'extrémité de la section n° 3 ou de l'extrémité de la ville de Thorold à l'extrémité nord du village d'Allanburg. Les travaux comportent le creusage de la tranchée du canal et de l'assiette des portes de retenue et du déversoir, la construction de ponceaux aux barrages Shriner et Beaver, un nouveau tracé d'un embranchement de Chemins de fer Nationaux du Canada et divers autres travaux de moindre importance.

Cette section, comme on l'a dit auparavant, est comprise avec la section 3 dans l'entreprise de la " P. Lyall & Sons Construction Company ".

Au cours de la dernière saison, on a fait des travaux d'excavation dans le roc à partir du côté opposé de l'usine de *l'Ontario Paper Company* jusqu'à la traverse du ponceau au barrage Beaver, soit une distance d'environ un mille et deux tiers, à l'endroit même où s'élève le dock de la *Beaver Board Company*. Les travaux d'excavation accomplis au cours de la saison représentent 361,700 verges cubes, dont 212,000 de roche. On a construit des remblais étanches depuis le haut du bassin tournant du côté est jusqu'à un point situé à 1,500 pieds plus au sud. On a terminé à la fin de novembre le dock de la *Beaver Board Company*. Le parachèvement du nouveau ponceau au barrage Shriner en 1924 a rendu inutile le maintien de l'ancien ponceau sous le vieux canal. On en a donc fermé hermétiquement les extrémités afin d'empêcher l'eau de s'y infiltrer. Cette précaution élimine la possibilité d'une inflation quelconque dans le canal qui proviendrait de cet endroit. On a repris en avril 1925 l'enlèvement du ponceau sous le vieux canal au barrage Beaver. On a asséché toute la structure à partir du côté est du canal actuel jusqu'au lac Gibson. Là où il passe sous le vieux canal, on a enlevé le tablier et les parois du centre de ce ponceau et le cylindre a été complètement nettoyé. Ce faisant, on a pratiqué un fossé ouvert entre le canal actuel et le lac Gibson; on ne croit pas que l'on ait à souffrir des inondations à l'avenir, comme il avait été mentionné dans le rapport de l'an dernier.

Résumons le travail dans cette section comme ceci: — travaux d'excavation dans le roc, 60 p. 100; excavation dans la terre, 62 p. 100; bétonnage de tout genre, 22 p. 100; et remblais étanches, 70 p. 100.

Section n° 4B. — Entre la section 4 et la section 5 il y a une portion de la tranchée du canal d'un quart de mille de longueur que l'on trouve immédiatement au nord du point de raccordement du canal actuel avec le tracé du canal navigable, près du village d'Allanburg. Les travaux à faire dans cette section comprendront l'excavation de la tranchée du canal et la construction d'un ponceau-syphon qui attirera l'eau de la crique Davis sous le canal. On n'a pas encore accordé le contrat pour cette entreprise, mais on croit que l'on demandera des soumissions de bonne heure la saison prochaine.

Section n° 5. — Cette section a une longueur de 3¼ milles et s'étend d'Allanburg à Port-Robinson. Les travaux à exécuter comprennent le creusage dans le roc et dans la terre, le dragage, la construction de substructions de ponts à Allanburg et à Port-Robinson et quelques menus ouvrages de protection en béton et en pierre le long de la berge du canal.

Les travaux dans cette section ont été accordés par contrat à la *Canadian Dredging Company, Limited,* il y a quatre ans.

On n'a fait aucuns travaux dans cette section au cours du dernier exercice financier. Il reste à terminer l'enlèvement de la substruction actuelle des ponts 11 et 12 et le creusage des couches inférieures. L'entrepreneur a déménagé tout son matériel à la section n° 7.

Section n° 6.—Cette section s'étend d'un point de la section 5 situé environ un mille au nord de Port-Robinson et se dirige vers Welland dans la direction sud sur une distance approximative de 5 milles. Le recouvrement de la section n° 5 a été rendu nécessaire par suite de la vase qui s'est accumulée au fond de la tranchée, au nord de l'ancienne borne nord de la section n° 6. Les travaux à accomplir comprendront le dragage et l'élargissement de la tranchée actuelle, le détournement de la rivière Welland qui traverse le tracé du canal à l'extrémité nord de la ville de Welland au moyen d'un grand ponceau-syphon, la construction de berges étanches, de murs en béton pour la protection des talus, etc.

Ces travaux ont été accordés par contrat à l'*Atlas Construction Company, Limited* et à la *E. O. Leahey & Company, Limited,* le 12 octobre 1925. On a commencé immédiatement les travaux de détournement de la rivière Welland sur l'emplacement même du ponceau-syphon et depuis ce temps les travaux ont été poussés avec rapidité. On a procédé en premier lieu par l'enlèvement de la vieille écluse de la rivière Welland, qui se trouve exactement sur l'emplacement du ponceau-syphon projeté, en même temps que le creusage du passage d'entrée au ponceau. Afin de pouvoir continuer les travaux au ponceau, on a dû faire un élargissement du côté est et opérer un léger détournement du canal actuel. On a fait ces travaux pendant l'hiver et ils sont maintenant terminés. On entourera l'étendue du ponceau-syphon sous le lit du futur canal d'une série de cellules sur trois côtés, construites avec des pilots recouverts de feuilles d'acier. Quand ces cellules seront complétées, on creusera l'emplacement et les six gros tubes en béton de 22 pieds de diamètre qui composeront le syphon seront installés. Lorsque le ponceau-syphon sera terminé, on creusera la tranchée du canal navigable et l'on dirigera le trafic dans le nouveau cours d'eau. On a commencé en février dernier l'enfoncement des pilots d'acier pour le barrage à cellules et on a déjà terminé cinq des vingt-sept cellules nécessaires à sa construction. Après avoir passé sous le canal navigable au moyen du ponceau-syphon, les eaux de la rivière Welland seront amenées par un nouveau cours d'eau, que l'on doit creuser presque en ligne parallèle à l'est de la tranchée du canal, à un point de raccordement avec le cours actuel de la rivière au village de Port-Robinson, soit une distance d'environ quatre milles. A ce point, un nouveau pont sera érigé

au-dessus du tracé du nouveau cours d'eau; on a déjà entrepris quelques travaux préliminaires qui consistent en partie dans le creusage des fondations.

Si l'on compare le progrès accompli jusqu'à maintenant dans les diverses catégories de travaux avec l'entreprise générale stipulée dans le contrat de cette section, on verra qu'il y a un pourcentage relativement faible du travail accompli à date. Si l'on compare les dépenses encourues à date avec la valeur totale prévue dans le contrat, on peut dire que 5 p. 100 du travail a été fait jusqu'ici.

Section n° 7.—Cette section, qui a environ six milles de long, va de la ville de Welland aux limites nord du village de Humberstone. Les travaux à exécuter comprendront le dragage et l'élargissement de la tranchée du canal actuel jusqu'à un mille au nord de la section, où la nouvelle ligne s'écarte de l'ancienne, le creusage du nouveau tracé de cet endroit à un autre point de raccordement avec le canal actuel, la construction de cinq ponts, des murs de soutènement et des bajoyers aux deux bouts de la section, la confection des talus et des ouvrages de protection, etc.

L'entreprise de ces travaux a été adjugée en décembre 1924 à la *Canadian Dredging Company*. Au cours de l'année, on a fait des travaux d'excavation dans le fossé d'écoulement à travers la courbe Ramey au sud de la section, où l'on a enlevé 339,000 verges cubes, ou environ 25 p. 100 de toute la roche dans la section n° 7. En plus de cela, on a poussé d'une façon satisfaisante les travaux de nettoyage et de forage dans le reste du fossé d'écoulement avant d'en entreprendre le creusage. Dans les parties déjà creusées, on a eu tant de fil à retordre avec l'infiltration qui provenait du canal actuel que l'on a cru nécessaire de percer un tunnel de liaison sous le niveau jusqu'à un puits à l'est de la tranchée. A l'aide d'une installation permanente d'assèchement, on peut vider l'eau qui entre dans le fossé. Sur le talus ouest de la tranchée dans l'excavation de terre où le canal actuel est élargi, on a dû creuser un fossé à sec assez creux pour permettre le posage du revêtement protecteur en béton avant de faire le dragage de toute la coupe de la tranchée. On a poussé à fond les travaux de dragage pour le creusage et l'élargissement du canal actuel, et à l'emplacement des ponts 14, 16 et 17. En janvier dernier et aussi au mois de mars, un affaissement considérable a eu lieu au talus ouest de la tranchée actuelle, qui a eu pour résultat le déplacement de 50,000 verges cubes de débris, ce qui a bloqué sérieusement le canal. Les entrepreneurs ont immédiatement déblayé cette partie et on a pu établir un passage convenable pour les bateaux avant l'ouverture de la navigation. Depuis le début des travaux d'excavation dans cette section, on a enlevé environ 1,270,000 verges cubes de déblais de la Classe II, soit environ 31 p. 100 de la prévision totale. Le long des parties déjà creusées du talus est de la tranchée, on a élevé des murs de protection en pierre sur une longueur de 2,000 pieds. Afin de permettre la construction l'été prochain de la substruction du pont du chemin de fer Wabash, qui traverse près du centre de la section, on a fait une déviation temporaire du chemin de fer au cours de la saison dernière et en décembre, on a transporté la travée tournante au site temporaire et on l'a placé sur une substruction en bois que l'on avait préparé auparavant. On poursuit actuellement la démolition de la substruction du vieux pont. On a terminé la pile de l'est et les deux culées du pont 14 et l'on entreprendra la pile de l'ouest la saison prochaine. Au pont 16, on a construit la culée de l'ouest dans l'été de 1925, après le creusage du talus ouest de la tranchée du canal navigable.

Il serait peut-être intéressant de savoir que le nouveau filtre de la ville de Welland, commencé en juin 1925, est presque terminé. La municipalité s'attend à ce qu'il fonctionne dès le commencement du mois de juin prochain.

Résumons les travaux accomplis dans cette section comme suit: Excavation dans le roc, 25 p. 100 achevé; excavation dans la terre, 31 p. 100; bétonnage, 4 p. 100; et protection en béton des talus, 11.4 p. 100.

Section n° 8.—Cette section a trois milles de long et s'étend de l'extrémité nord du village de Humberstone jusqu'à l'eau profonde dans le lac Erié. Les

travaux à exécuter comprendront le creusage d'une nouvelle route de l'extrémité nord de la section à une distance de 1½ mille, le dragage et l'élargissement du canal actuel pour le reste de la route, la construction de l'écluse n° 8 et des murs d'entrée, etc., la construction de trois ponts, de divers ouvrages de port et divers autres travaux secondaires.

Cette entreprise a été adjugée par contrat à la "A. W. Robertson Company Limited", le 27 février 1924.

On a fait du travail excellent dans cette section. Pendant toute l'année, on a fait des travaux d'excavation sans interruption avec des équipes de jour et de nuit. Sur le terrain de cette section, environ 341,000 verges cubes de déblais de la classe II ont été enlevées, et depuis le commencement des travaux, 733,000 verges cubes, soit 68.5 p. 100 du total. On s'est servi toute l'année de quatre pelles à vapeur pour le creusage du puits d'écluse et dans la tranchée au nord et au sud de l'emplacement de l'écluse. A partir de 300 pieds de la partie nord de la section en allant vers le sud, sur une distance d'environ un mille, y compris le puits d'écluse, on a pratiquement terminé le creusage, et sur une distance de 1,000 pieds encore, on a remis la moitié est de la tranchée au niveau de la pente. Pour cela, on a dû enlever 1,042,000 verges cubes de roche, ce qui représente avec le travail accompli l'année précédente, environ 66 p. 100 de toute la roche enlevée dans cette division. Afin de remplir la partie au nord de l'élévateur sur le côté ouest du canal, on a posé une voie temporaire de la tranchée à la rue Fraser, en passant au-dessus des écluses du canal actuel, et le long de la rue West. On a commencé le remplage en janvier 1926; le tout est maintenant terminé et la voie a été enlevée. La pompe d'assèchement que l'on a installée l'an dernier du côté ouest de la tranchée, au nord de l'écluse, a donné de bons résultats. Comme on a fait des travaux de creusage plus au sud, on a cru bon cependant d'installer des pompes supplémentaires pour obvier à l'infiltration qui augmentait sans cesse. Au sujet du replacement de la gare du Chemin de Fer National du Canada du côté ouest du canal, on a fait une déviation de la voie en "Y" à la rue Fraser, s'étendant dans la direction ouest, et traversant la tranchée au moyen d'un pont temporaire érigé au sud de l'emplacement du nouveau pont 20. On a terminé cette déviation et l'on a construit la nouvelle gare. On a confiné les travaux dans le port et dans le lac à l'étendue située à l'est de la ligne centrale du canal de haute navigation. On a commencé le forage environ un mois avant l'exercice financier et les travaux se sont poursuivis pendant toute la saison de navigation jusqu'à ce qu'ils aient été interrompus par la mauvaise température de bonne heure en novembre. On a repris les travaux en février et on les a poursuivis depuis ce temps; la glace qui recouvrait le lac protégeait suffisamment les bateaux-foreurs contre toute influence des vagues. Ayant trois bateaux-foreurs en fonctionnement, on a pu forer et pétarder tout le roc à l'est de la ligne centrale, près de l'entrée. Au cours de la saison, on s'est servi de deux dragues qui ont enlevé 89,530 verges cubes de roche. Depuis le commencement des opérations de dragage dans le port, on a enlevé 137,530 verges cubes de roche, ce qui représente 26 p. 100 du total. La plus grande partie de cette roche a servi à combler les caissons des brise-lames ou à murer la partie du brise-lames située du côté du lac. Dans la dernière saison, on a terminé les vingt et un caissons du brise-lames. A l'exception de trois, ils ont tous été mis en place, submergés et remplis. On posera le reste en juin prochain. Le bétonnage de la superstruction du brise-lames a été commencé en juillet dernier et les premiers 1,000 pieds sont maintenant achevés, ce qui a nécessité un total de 11,524 verges cubes de béton. On s'attend à ce que tout soit terminé la saison prochaine.

En résumant le travail fait dans cette section depuis le commencement des travaux jusqu'à la fin de la présente année financière, on verra qu'il y a eu 53 p. 100 d'excavation de tout genre dans le roc, 57 p. 100 d'excavation dans la terre, 43 p. 100 de bétonnage du brise-lames et 68 p. 100 de forage.

Chemin de fer de construction.—Toutes les voies et structures ont été maintenues en bon état toute l'année. Le trafic, au cours de la saison de 1925, a été plus considérable qu'auparavant, puisqu'on a manutentionné 123,392 wagons chargés. La plus forte journée a été le 30 juin, alors que nous avons enregistré 384 trains dans une période de 24 heures. Vu que l'on a posé du rail plus pesant, les frais d'entretien ont été beaucoup moindres que les années précédentes. On n'a enregistré aucun accident fatal ou sérieux.

Ponts.—Au cours de l'année, on a accordé les contrats pour la fabrication et l'érection des ponts 1, 3, 7 et 19. Ces ponts sont du genre des ponts basculants à tablier simple en poutres de fer et seront élevés aux écluses 1, 2, 7 et 8 respectivement.

On croit que les trois premiers de ces ponts seront terminés en 1926 et le quatrième, de bonne heure en 1927. Des quinze autres nouveaux ponts qui traverseront le canal, douze seront du genre des ponts à bascule, deux du genre des ponts basculants à tablier simple, et un du genre des ponts basculants à doubles tabliers, modèle Scherzer. Une convention pour la préparation des plans et devis de ce dernier pont a été faite avec la "Scherzer Rolling Lift Bridge Company", et pour les plans et devis de tous les autres ponts, avec MM. Harrington, Howard et Ash, de Kansas City, Mo.

Laboratoire.—On a reçu au cours de l'année financière, 553,626½ barils de ciment qui ont été acceptés et distribués aux diverses parties du canal. On a fait des essais de tout le ciment, gravier et béton avant de s'en servir. On a aussi fait des expériences sur l'endurance des peintures pour divers genres de travaux.

Contrats divers.—"L'Ostrander Railway and Timber Company", d'Ostrander, Wash., a terminé, en mai 1925, la livraison du pin Douglas pour les portes d'assèchement des écluses 4 et 8. Les plans pour les ouvrages métalliques de ces portes sont terminés et l'on commencera la fabrication des portes dès qu'on aura reçu le métal qui est actuellement commandé.

On a acheté tout l'outillage de la pompe de vidange de l'écluse n° 8, ainsi qu'il a été mentionné dans le rapport de l'an dernier, de la *John Inglis Company*, de Toronto, qui en a fait la livraison. On l'installera dès qu'on aura terminé le pilier de l'écluse.

On a également reçu toute la machinerie pour les vantaux de l'écluse n° 1, qui avait été achetée de l'*Engineering and Machine Works*, de Sainte-Catherine.

En plus de ce qui précède, on a accordé à divers manufacturiers de moindres contrats pour fournir des matériaux généraux, tels que portes d'écluses, vantaux, structure d'acier, bois, arches en poutres de fer, etc.

Résumé général.—Pour les divers genres de travaux compris dans toute la construction du canal, voici le pourcentage de ce qui est actuellement terminé: Excavation dans le roc, 64 p. 100; excavation dans la terre, 55 p. 100; remblais étanches, 71 p. 100; bétonnage de tout genre, 64 p. 100; armature d'acier, 64 p. 100 et pilots de feuilles d'acier, 58 p. 100.

(*i*) CANAL DU SAULT-SAINTE-MARIE

Ce canal établit une communication entre les lacs Huron et Supérieur et il surmonte les rapides de la rivière Sainte-Marie par une seule écluse seulement. Il a un mille et un tiers de longueur entre l'entrée de l'est et celle de l'ouest et il est complètement bâti en territoire canadien.

On a ouvert ce canal au trafic le 8 avril et on l'a fermé le 17 décembre, soit une période de 254 jours. Le tonnage total des vaisseaux que l'on a enregistré à l'écluse accuse une augmentation de 14 p. 100 sur celui de l'an dernier. Le tonnage de petite vitesse a aussi accusé une légère augmentation de 0.2 p. 100. Pour les canaux canadiens et américains pris ensemble, le tonnage enregistré s'est

accru de 21 p. 100 et le tonnage de petite vitesse de 13 p. 100. Le trafic des navires canadiens seulement dans les deux canaux accuse une augmentation dans le tonnage enregistré de 9 p. 100, alors que le tonnage de petite vitesse a diminué de 8 p. 100.

Au cours de la saison, un accident est survenu qui a causé un délai de plusieurs heures à la navigation. Le vapeur *Northwind,* entrant dans le canal par l'ouest, a été emporté par le courant. Il alla frapper l'extrémité du pilier nord et alla ensuite s'échouer à l'ouest du pilier. Le vaisseau fut renfloué après beaucoup d'efforts. Les heurtoirs du pilier, qui avaient été gravement endommagés, furent remis en état aux frais des propriétaires du vapeur.

On a continué au cours de l'année dernière les travaux de bétonnage du tablier de la partie supérieure du pilier sud et on en a terminé une longueur de 200 pieds. Il reste encore environ 300 pieds à faire et l'on croit que tout pourra être terminé la prochaine saison. Les réparations au tablier supérieur du nord, commencées l'an dernier, sont terminées et l'on a fait beaucoup de remplage derrière le pilier comme mesure de précaution contre les heurts des navires.

Pendant le mois de mars, on a continué le sondage à travers la glace, près de l'approche supérieure du canal, et l'on a trouvé que toutes les parties que l'on avait sondées étaient parfaitement claires.

Au cours de la dernière saison, l'eau a été particulièrement basse, ce qui a réduit considérablement le tirage des vaisseaux qui pouvaient sans danger naviguer dans les eaux. On a recommandé un maximum de tirage de 17 pieds 9 pouces pour la prochaine saison.

2. RIVIÈRES OTTAWA ET RIDEAU

(*a*) ÉCLUSE SAINTE-ANNE

Ce canal surmonte les rapides Sainte-Anne entre l'Ile-Perrot et l'île de Montréal, à la jonction du lac Saint-Louis avec la rivière Ottawa. Il consiste en deux écluses parallèles, l'ancienne et la nouvelle, chacune ayant une élévation de trois pieds. L'ancienne écluse, qui n'est plus en usage, a une profondeur de six pieds seulement, mais dans la nouvelle écluse, il y a neuf pieds d'eau sur les buses.

La navigation s'est ouverte le 1er mai et fermée le 30 novembre. Il n'y a pas eu d'accident et aucun délai de trafic durant cette période.

Les travaux d'amélioration les plus importants qui ont été effectués au cours de l'année portaient sur le prolongement vers le pont du Pacifique-Canadien du mur de béton se trouvant du côté sud du barrage supérieur de dérivation, soit une distance de 268 pieds. Il convient de signaler, parmi les améliorations d'intérêt secondaire, le peinturage des portes d'écluse, le jointoiement de la maçonnerie, le revêtement de planches qui a été fait sur la jetée de direction située en aval du pont du Chemin de fer National du Canada, du côté de la rivière, les réparations effectuées aux clôtures, estacades, etc.

Le chaland *N° 2* de l'outillage flottant a été calfaté et peinturé; on a également renouvelé le plancher de la plate-forme de réparation.

(*b*) CANAUX DE CARILLON ET DE GRENVILLE

De l'écluse Sainte-Anne jusqu'à l'entrée inférieure du canal se trouve une étendue d'eau navigable de 27 milles de longueur passant par le lac des Deux-Montagnes et la rivière Ottawa.

Le canal de Carillon, qui a trois quarts de mille de longueur, rachète, grâce à ses deux écluses, la différence de 16 pieds qui existe entre le niveau du barrage situé à sa tête et le niveau du bas de la chute naturelle, en aval.

Les rapides du Long-Sault, situés à 6 milles en amont du canal de Carillon, sont évités par le canal de Grenville ayant une longueur de cinq milles et trois quarts et cinq écluses. Dans les deux canaux la profondeur de l'eau est de neuf pieds au-dessus du buse des écluses.

La navigation sur ces canaux a été ouverte du 1er mai au 30 novembre. Aucun accident n'a retardé le trafic et les ouvrages du canal n'ont pas subi d'avaries.

Les travaux de réparations qu'il a fallu exécuter étaient d'une importance secondaire: on a reconstruit les portes de l'écluse n° 2, réparé les jetées d'entrée ainsi que le chemin de halage entre l'écluse nº 3 et l'écluse nº 6, couvert de gravier la grande route, à Carillon, sur une longueur de deux milles et quart, réparé les clôture, etc.

Le remorqueur *Shirley,* acheté l'an dernier, a subi des réparations peu importantes à sa coque et à son engin.

(*c*) CANAL RIDEAU

Ce canal se rattache à la rivière Ottawa à environ 56 milles en amont de la tête du canal Grenville et assure une route par eau entre les cités d'Ottawa et de Kingston. Il comprend une série de cours d'eau naturels reliés par des tranchées artificielles, couvre 126 milles et quart de distance et compte quarante-sept écluses dans lesquelles la profondeur minimum d'eau est de 5 pieds. L'eau atteint son plus haut niveau dans la partie supérieure du lac Rideau, et de là, passant par quatorze écluses, elle reprend le niveau du lac Ontario.

La navigation a été ouverte à Ottawa et à Kingston-Mills le 1er mai et a été close à Ottawa le 30 novembre et à Kingston le 14 novembre.

Au cours de l'année écoulée l'approvisionnement d'eau a été amplement suffisant pour les besoins de la navigation dans toutes les parties du canal.

Au cours de la dernière saison, on a ouvert les écluses 20,700 fois, soit une diminution de 2,297 au regard du chiffre de 1924.

Voici les principaux travaux de réparation et d'amélioration qui ont été exécutés au cours de l'année:—

A la station éclusière d'Ottawa, on a reconstruit le quai du bassin sur une largeur de 100 pieds et on a ajouté une charpente de 20 pieds par 40 pieds au magasin bâti en ciment. On a placé un nouveau toit sur la cuisine de la maison éclusière de Hartwells; on y a dressé une nouvelle cheminée dans le dépôt des matières et on y a effectué d'autres réparations de moindre importance. A Hogsback, on a recouvert de madriers de quatre pouces la cloison étanche qui se trouve du côté est, on a posé un nouveau plancher sur le pont situé au-dessus de l'écluse supérieure et on a bâti une nouvelle glissoire à bateaux au barrage. A Black-Rapids, on a construit en amont du barrage une nouvelle jetée destinée à briser la glace, et la parti supérieure du barrage a été remplie et régularisée entre le déversoir en chute libre et l'écluse. Au haut-fond de White-Horse, situé près de Manotick, le vieux barrage en bois a été remplacé par un ouvrage en béton; on y a reconstruit, en outre, la jetée de protection en bois au pied du déversoir de trop-plein situé à la station éclusière de Long-Island. Les ponts de Manotick, Kars et Beckett's Landing ont été réparés. On a démoli la vieille maison de pierre située au point de Burritt's Rapids, le long de l'écluse, car elle était complètement délabrée; on l'a remplacée par un cottage ayant une charpente de 20 pieds par 26 pieds, sur des fondations en béton. A cette même station éclusière, on a construit une culée en béton sous le pont tournant, en remplacement de l'ancien ouvrage en bois. Par suite de pluies exceptionnellement abondantes durant le mois de janvier dernier, il s'est produit un abaissement naturel dans la partie inférieure de l'écluse de Burritt's Rapids, et il a fallu tout bétonner le radier, remplir les vides en dessous du buse et réparer les pans qui s'étaient effondrés. Une nouvelle jetée de réserve a été construite au pied de l'écluse inférieure de la station de Nicholson. A la station éclusière de Merrickville, on a érigé un mur en béton d'une longueur de 200 pieds, à partir de la tête de l'écluse supérieure jusqu'au quai situé du côté sud du canal, en remplacement de l'ouvrage qui avait antérieurement été construit en pierre sèche et qui était sérieusement délabré. A la station détachée des écluses de Smith's Falls, on a remplacé l'ancienne culée

en bois par une culée en béton, au pont tournant. On a dressé un nouveau barrage en béton à l'issus du lac Wolf, qui constitue un réservoir d'emmagasinage, en remplacement de l'ancien barrage en bois. Les jetées de la tête de l'écluse de Davis ont été reconstruites en bois et remplis de pierres. A la station de Jones' Falls, le vieux déversoir de trop-plein qui avait été construit en bois a été remplacé par un ouvrage en béton; on y a reconstruit la jetée de réserve située à la tête des écluses et effectué la réfection des jetées en bois se trouvant au bas des écluses en haut du niveau inférieur. A cette station, on a exécuté de grosses réparations à l'écluse No 40; de fait, on a reconstruit en blocs de béton les jetées d'entrée, les évidements et les jetées d'évidement. En amont du barrage de Morton, on a démoli et reconstruit l'aile de protection muni d'un encoffrement en charpente. Le pont fixe de l'écluse supérieure de Brewer a été recouvert d'un nouveau plancher. A l'écluse inférieure de Brewer, la rampe en bois qui se trouve du côté est du déversoir de trop-plein a été remplacée par un mur en béton surmonté d'une rampe en fer. A l'écluse supérieure de la station de Kingston-Mills, les deux murs de l'aile inférieure, la porte, les jetées d'évidement et les évidements furent démolis et reconstruits en blocs de béton; on y a également construit de nouveaux radiers en béton en haut comme en bas du busc inférieur.

L'outillage flottant de ce canal, qui comprend la drague *Rideau* et les remorqueurs *Agnès* et *Lorette,* ainsi que plusieurs chalands à bascule, a été constamment employé durant la saison. On s'est servi de la drague lorsqu'on a déposé de la glaise sur les barrages de Hogsback, Black Rapids et Jones Falls, lorsqu'on a nettoyé la fouille de la baie de Saw Long, près de Poonamalie, et enfin lorsqu'on a établi des batardeaux en glaises en vue des travaux d'hiver devant être exécutés à Burritt's Rapids et au barrage de White Horse en amont de la station éclusière de Long Island. Le remorqueur *Agnès,* outre qu'il a été utilisé en même temps que la drague, a été employé à remorquer des chalands chargés de matières à destination de divers endroits situés le long du canal. On s'est servi du remorqueur *Loretta* pour remplacer les boucés en bois qui avaient été placée le long du chenal et aussi pour effectuer le halage général.

Pendant l'hiver, on a fait une étude hydrographique complète du lac Opinicon, entre l'écluse de Chaffey et celle de Davis, en même temps que du lac Sand, jusqu'à Jones' Falls, à l'extrémité sud.

3. NAVIGATION SUR LA RIVIÈRE RICHELIEU

(*a*) ÉCLUSES ET BARRAGE DE SAINT-OURS

A un endroit de la rivière Richelieu situé à 14 milles en amont de la ville de Sorel, le niveau de la rivière a été exhaussé de 5 pieds au moyen d'un barrage. Cette différence de niveau se trouve évitée par l'écluse de Saint-Ours. L'eau atteint une profondeur de 7 pieds dans le cas ds buscs de l'écluse supérieure; mais le niveau de l'eau qui se trouve au-dessus du busc inférieur correspond à celui du fleuve Saint-Laurent. C'est pourquoi il a baissé jusqu'à cinq pieds et trois pouces en octobre 1923.

L'écluse a été ouverte à la navigation le 1er mai et elle a été close le 30 novembre.

Les réparations qu'il a fallu effectuer étaient d'importance secondaire seulement. On a reconstruit deux portes d'écluse; on a également peinturé des portes, ainsi que l'extérieur de la maison du surintendant, la boutique de menuiserie, l'écurie et d'autres bâtiments, etc.

(*b*) BASSIN DE CHAMBLY

Entre l'écluse de Saint-Ours et le bassin de Chambly, soit une distance de 32 milles, la rivière est navigable et l'eau y atteint une profondeur de 7 pieds. Le canal de Chambly, qui a ici son débouché, a une longueur de 12 milles et compte

neuf écluses. Ce canal évite tous les rapides entre Chambly et Saint-Jean, établissant ainsi une voie de communication avec le lac Champlain. Les écluses assurent une masse d'eau de six pieds et demi de profondeur.

Ce canal a été ouvert au trafic le 1er mai et fermé le 30 novembre.

Voici les principaux travaux d'amélioration qui ont été exécutés au cours de l'année:

A l'écluse No 3, on a démoli et reconstruit le mur de l'est sur une largeur de 10 pieds; on a effectué des travaux semblables à l'écluse No 5, où la réfection a porté sur 60 pieds de mur. Le mur de l'est de l'écluse No 1 a été renforcé au moyen de plaques d'acier. Le vieux pont tournant de Riley's Crossing a été remplacé par un pont en acier sur une infrastructure en béton. La vieille travée qu'on y a enlevé fera partie du pont No 6, en vue de remplacer la travée actuelle, qui est en bois. Le vieux pont No 3, qui était en bois, a été remplacé par une travée en acier construite à même des matières achetées se trouvant dans l'atelier du canal. La partie supérieure de la jetée de direction située l'extrémité du canal qui touche Chambly, a été améliorée au moyen de pierres concassées déposées à la surface. A l'extrémité supérieure du canal, on a rempli l'espace entre les murs de l'est et de l'ouest du barrage de dérivation en y déposant de la glaise draguée dans les bassins du canal. Vu qu'il était en état de désagrégation, l'encoffrement en charpente qui se trouvait en amont du pont No 1, au pied de l'île Sainte-Thérèse, a été démoli, et on l'a remplacé par un mur en béton d'une longueur de 205 pieds et d'une hauteur moyenne d'environ 12 pieds. On a effectué les réparations générales ordinaires aux talus en forme de prisme, aux routes, aux clôtures, aux fossés, aux édifices du canal, etc.

4. LAC ONTARIO ET BAIE GEORGIENNE

(*a*) CANAL MURRAY

Ce canal, voie d'eau navigable d'une largeur de 80 pieds et d'une profondeur de 11 pieds à l'étiage, traversant l'isthme de la péninsule du comté de Prince-Edouard et reliant la baie Quinté au lac Ontario, n'a aucune écluse.

La navigation y a été ouverte le 8 avril et fermée le 3 décembre. Il ne s'est pas produit de retard, dû à des accidents ou à d'autres causes pendant la saison.

Les travaux de réparation qui ont été exécutés au cours de l'année étaient sans importance. On a peinturé les trois ponts tournants qui desservent la grande route, reconstruit un ouvrage de protection fait de pierres, sur une étendue de 4,000 pieds linéaires le long des talus du canal, régularisé la pente de la grande route le long du côté nord du canal, nettoyé les fossés de captage et d'écoulement des eaux et accompli d'autres travaux du même genre.

(*b*) CANAL DE LA TRENT

La route du canal de la Trent, dans son état actuel de construction ou d'exploitation, part de Trenton, sur la baie de Quinté, où elle communique directement avec le lac Ontario et Honey-Harbour, sur la baie Georgienne, et de là tombe de plein-pied dans les grands Lacs. Le canal constitue une série de lacs et de rivières reliés par des étendues assez limitées de tranchées artificielles. C'est à l'aide d'écluses que s'obtient l'accès aux divers niveaux d'eau des biefs. On peut en ces quelques mots résumer la situation par rapport à ce canal: entre Trenton et Rice-Lake le canal côtoie la rivière Trent. Rice-Lake franchi, il tombe dans la rivière Otanabee avec laquelle il se confond jusqu'à sa source qui est le lac Katchiwano. De ce lac le tracé du canal rejoint à tour de rôle le lac Clair (Clear), le lac Pierreux (Stoney), le lac Lovesick, le lac Buckhorn, le lac aux Pigeons, le lac aux Esturgeons (Sturgeon) et le lac Cameron sur la rive ouest du lac Balsam. De ce point, il se relie, grâce à une tranchée artificielle, avec un lac de peu d'étendue que l'on trouve à environ deux milles à l'ouest; enfin de ce

dernier lac on peut tomber dans le lac Cranberry par une autre tranchée. De l'extrémité sud du lac Cranberry on rejoint le lac Simcoe par une autre tranchée artificielle. Après avoir traversé le lac Simcoe, le tracé du canal se continue jusqu'à la rivière Severn, dont il suit le cours jusqu'aux débouchés de la baie Georgienne à Honey-Harbour et à Port-Severn. A partir de Trenton, le canal s'élève jusqu'à son plus haut point au lac Balsam, le niveau duquel est d'environ 597 pieds au-dessus du lac Ontario. Du lac Balsam jusqu'à la baie Georgienne il y a un abaissement de 262 pieds. La longueur totale de la voie navigable entre le lac et la baie se chiffre à quelque 240 milles. Elle comprend deux sections principales: la section Ontario-Simcoe, entre Trenton, situé sur le lac Ontario, et l'issue du lac Simcoe; en deuxième lieu, la section dite de Severn, entre le lac Simcoe et la baie Georgienne.

Section Ontario-Simcoe

Outre la voie principale du canal, cette section comprend la branche de Scugog, d'une longueur de 35 milles, entre le lac l'Esturgeon et Port-Perry, en passant par la rivière et le lac Scugog, et d'autres chenaux navigables formant une longueur totale d'environ 60 milles. L'étendue totale du canal et des voies canalisées dont on se sert dans cette section s'élève donc à environ 240 milles.

Cette même section renferme aussi divers lacs et barrages d'emmagasinage que le gouvernement d'Ontario a cédés en 1905, en conformité d'un arrêté du Conseil des ministres; ces lacs et barrages sont entretenus par le département.

Entre autres travaux entrepris au cours de l'année qui vient de s'écouler, il convient de signaler les suivants:

Au mois d'août dernier, en vertu d'un contrat intervenu entre le Gouvernement fédéral et la *Construction and Engineering Limited*, on a procédé à l'érection d'un nouveau barrage en ciment à l'écluse nº 23, un mille et demi environ en amont de Nassau, un peu en aval de l'emplacement du vieux barrage en bois qu'on avait rempli de pierres; cet ouvrage a été dressé parce que l'ancien barrage était considérablement délabré. Le nouveau barrage, lorsqu'il sera terminé, comprendra neuf vannes de vingt pieds de largeur et une vanne à billes d'arbre d'une largeur de huit pieds. Jusqu'ici, on a construit cinq jetées et la culée du côté de l'ouest à moins de trois pieds du niveau de la plate-forme, ce qui représente 48 pour cent de toute l'entreprise. Les travaux à exécuter à même la moitié est du barrage seront effectués et achevés au cours de la saison qui s'en vient.

Conformément à un contrat intervenu entre le Gouvernement fédéral et la *T. A. Brown Company, Limited*, on a commencé en octobre 1925 la construction d'une nouvelle écluse à Young's Point. Il s'agit de faire disparaître la vieille écluse, de transporter le pont tournant qui dessert actuellemnet la grande route à quelque 90 pieds à l'ouest de son emplacement antérieur et d'exécuter d'autres travaux y afférents. La nouvelle écluse aura les dimensions régulières, soit une longueur de 175 pieds, une largeur de 33 pieds et un tirant d'eau de 8 pieds 4 pouces; elle sera remplie d'eau au moyen de ponceaux latéraux, ce qui assurera une plus grande protection aux petits bateaux. On a poursuivi ces travaux sans relâche, depuis le début, si bien que, en se basant sur le coût total prévu, on peut constater que la proportion de la tâche achevée se chiffre déjà par 52 pour cent. Ces travaux comprennent le bétonnage pratiqué sur les murs situés aux deux extrémités de l'écluse, sur les tabliers et les culées du pont ainsi que sur la jetée-pivot; ils comprennent, au surplus, l'excavation même de l'écluse.

On a terminé la construction de l'atelier unique de forge, de machinerie et de menuiserie, construction commencée l'an dernier. Ce bâtiment, édifié en brique solide sur des fondations en béton, est long de 92 pieds et large de 34 pieds; il est divisé en trois sections au moyen de murs latéraux. Tout le plancher est en béton. L'atelier est bien éclairé, tant des côtés que par le toit. Chacune

de ces trois sections est munie de tous les dispositifs et de toute la force motrice nécessaires.

A Scott's Mills, sur la rivière Mississauga, le barrage en béton et la glissoire à billes, dont on a commencé la construction l'été dernier, sont actuellement en bonne voie d'achèvement. Il reste encore à construire en béton quatorze seuils de glissoire à billes; il faudra également ériger certaines charpentes et achever une partie de la glissoire en bois. La structure est formée d'un barrage principal d'une longueur de 114 pieds avec trois jetées, des vannes servant à arrêter les billes et une glissoire à billes d'arbre. Un barrage latéral, long de 38 pieds, est muni de deux passe-déversoirs.

La drague *Auburn* a continué le travail de la saison précédente, en creusant davantage le chenal de la rivière Otonabee et le lac Rice, le cube total extrait se chiffrant par 24,000 verges et étant surtout formé de sable ou de glaise. En aval de l'écluse n° 26 et à travers le lac Lovesick et la baie Deer, la drague *Fénelon* a été utilisée pour des travaux semblables; le cube extrait par cette dernière drague s'est totalisé à 13,251 verges et il était surtout composé de pierre calcaire et de roche graniteuse qu'on avait fait sauter au préalable.

Parmi les travaux d'améliorations de moindre importance et moins dispendieux qui ont été exécutés au cours de l'année on pourra citer les suivants: — La reconstruction du barrage à Norland, sur la rivière du Goëland, presque terminée l'année dernière, a été parachevée à la fin d'avril 1925. Une petite digue en béton, débouché du lac des Marais, ayant deux jetées, un pertuis à aiguilles et deux décharges, a été construit à Nogie's Creek, décharge du lac Swamp, pour y remplacer la digue en pièce de bois. On a aussi fait des réparations aux digues du lac au Faucon, du Grand-Marais, sur le creek Nogie, et aux digues 4 et 6 sur la rivière Squaw et aux glissoires de la rivière du Brûlé et aux chutes Elliott. On a construit quatre paires de portes d'écluses et deux portes auxiliaires pour les écluses de divers endroits. On a fait des réparations d'une grande importance et d'un caractère général au mécanisme de l'écluse d'ascension à Peterborough. Afin d'empêcher l'ouverture des portes inférieures de cette écluse lorsque la vantelle principale est ouverte on a placé dans la chambre des machines de la porte inférieure un indicateur automatique qui permettra à l'opérateur de connaître la position de la vantelle principale, ce qui empêchera la répétition d'accidents et de retards tels que ceux dont on a eu souvent à souffrir dans le passé. On a aussi fait les préparatifs voulus en vue de l'installation à cette écluse d'un compresseur à air actionné au moyen d'une turbine et d'un récepteur actionné de même façon pour fournir indépendamment l'air nécessaire pour les tubes et l'ascenseur à l'air. On a fait aussi des réparations générales à l'écluse d'ascension à Kirkfield. Le béton désagrégé dans le mur d'écoulement à la jetée d'entrée sud en aval de l'écluse n° 16 a été enlevé et le mur a été remplacé par un autre de construction plus forte, renforcé par des tiges et du fil d'acier reliés à des boulons d'ancrage. A l'écluse n° 38 il y a eu un affouillement des fondations des murs d'entrée inférieure qui s'étaient effondrés et sous lesquels de nouveaux étais ont été placés et le tout complètement réparé. Au pont de Burleigh les assises supérieures de la jetée d'entrée qui sert de quai public ont été enlevées jusqu'au niveau de l'eau et remplacée. Les matériaux destinés à la réparation du quai de Dunnett's Landing ont été délivrés. Des réparations de peu d'importance ont été faites aux quais de Harwood, Gore's Landing, Bewdley et en d'autres endroits divers. D'une façon générale on s'est bien acquitté des soins d'entretien des approches du canal; les clôtures et les murs ont été réparés, les fossés et les ponceaux nettoyés et les billes submergées enlevées. Entre le pont de Glen-Miller et l'entrée inférieure de l'écluse n° 3, soit une distance d'environ 600 pieds, le mur riverain en béton qui était renversé à cause de la pression des glaces du canal, a été coupé jusqu'à environ 9 pouces au-dessous du niveau de l'eau pendant l'hiver. On est fondé à croire que bien que ce mur fera dévier encore le cours du chenal navigable le courant sera cependant assez fort pour prévenir la for-

mation de la glace. En amont de l'écluse n° 6 on a construit un fossé le long de la base du remblai sur une distance de 476 pieds avec des rigoles latérales allant jusqu'à la rivière afin de permettre aux eaux de suintement de s'écouler. En aval de l'entrée inférieure de l'écluse n° 15 les approches du canal à sa jonction avec la rivière Trent ont été draguées et débarrassées des herbages. On a procédé à l'enrochement des rives de la section canalisée de la rivière Talbot avec les pierres provenant des dépotoirs à l'écluse d'ascension de Kirkfield. On a construit un perré à pierres sèches aux approches sud du pont du chemin limitrophe et des pierres ont été placées pour la protection des bords du chemin de la quatrième concession. A l'embouchure de la rivière Talbot en aval de l'écluse d'ascension des bancs qui s'étaient formés pendant l'hiver ont été enlevés avec des grattoirs à neige. On a complètement renouvelé les planchers des ponts à Young's Point, rue Wellington, Lindsay, Rosedale et à l'écluse du chemin du Centre n° 41. On a fait des réparations générales au pont tournant en bois à ferme à Buckhorn et au pont tournant en bois traversant la rivière Scugog. Un nouveau hangar, 20 pieds par 30 pieds, pour entreposer le fer, a été construit à Peterborough, près de la forge. Les logements, entrepôts et autres bâtiments qui en ont eu besoin ont été peinturés. On a complètement renouvelé le plancher de quatre digues et poutrelles et exécuté d'autres réparations moins importantes. A l'écluse n° 5, près de Frankford, on a complètement réparé la pile-culée est du barrage qui avait été minée. On a renouvelé le " conduit d'entrée " des lignes électriques conduisant aux machines actionnant la soupape à l'écluse n° 12, au sud de Campbellford, détruite par la foudre. On a aussi fait des réparations générales aux deux piles de l'écluse n° 25, près de Lakefield. On a renouvelé le béton de l'aile occidentale du barrage à Perry's Creek. On a mesuré comme d'habitude le débit des cours d'eau.On a fait quarante-cinq levés hydrographiques et onze lectures aux jauges automatiques. Il y a maintenant quatre de ces jauges d'installées. On a fait construire quatre paires de portes d'écluses pour les écluses de Young's Point, Burleigh Falls et Fenelon Falls, ainsi que deux portes auxiliaires, l'une pour Young's Point et l'autre pour l'écluse de Couchiching. On a vu à l'entretien et au peinturage de toutes les constructions aidant à la navigation tels que bouées et phares qui tous ont été visités. Les constructions de ce genre sur le lac Simcoe, autrefois sous la direction du ministère de la Marine et des Pêcheries, ont été transférées à ce ministère.

Le matérial flottant du canal a été remis en bon état et des réparations faites aux dragues *Fenelon* et *Auburn,* aux remorqueurs *Bessie, Butler* et *J. B. McColl,* aux bateaux-cuisine *Nepahwan* et *Hiawatha* et au soulève-portes *W. H. Pretty.* On a construit onze nouvelles carènes et réparé les chaloupes et autres petites embarcations.

An cours de l'année 1925, le nombre des bateaux qui ont passé par les écluses, d'après les registres, a été de 13,875, soit environ une diminution de 15 pour 100 comparé au trafic de l'année précédente.

Division de la Severn

Cette division, comme on l'a fait remarquer précédemment, comprend cette partie du canal située entre les eaux navigables des lacs Simcoe et Couchiching et de la baie Georgienne, à quoi il faut ajouter la canalisation inachevée de la rivière Holland à partir de la baie Cook à l'extrémité méridionale du lac Simcoe, jusqu'à la ville de Newmarket, soit une distance d'environ 12½ milles.

A l'origine les travaux projetés pour cette division comportait la construction d'une écluse et de termini à Honey-Harbour, sur la baie Georgienne, reliés à l'étang de Gloucester par voie de la baie et du lac Go-Home. Mais cependant ce projet n'a jamais été réalisé. Dans cette section la navigation se fait au moyen de l'écluse à Washago, le chemin de fer pour bateaux de Swift Rapids et de Big Chute et l'écluse de Port-Severn.

Au cours de l'année 1925 les opérations de dragage dans la division de la Severn ont été faites en divers endroits entre Washago et la baie du Portage, par la *Randolph Macdonald Company,* à un loyer de tant par jour. Depuis l'élargissement des voies ferrées pour bateaux de manière à permettre le passage de bateaux de 15 tonnes ayant 55 pieds de longueur, le creusage du chenal de la rivière en plusieurs endroits est devenu une nécessité urgente. Comme depuis bien des années la perspective de l'achèvement de cette entreprise a été incertaine, on a adopté comme ligne de conduite d'effectuer quelques petites améliorations à tous les passages les plus dangereux dans le chenal, au lieu d'achever les travaux d'élargissement et de creusage à un endroit donné. Avec ce but en vue des travaux de dragage ont été effectués durant la dernière saison de navigation comme suit: Entre le barrage de roc à environ 2,000 pieds en aval du pont de grand chemin de Muskoka et l'eau profonde du lac Couchiching plusieurs crêtes de roc qui avaient fait dévier les bateaux du chenal ordinaire ont été enlevées. On a élargi la tranchée dans le roc au croisement du C.N.R. en amont de l'écluse de Couchiching à 60 pieds de largeur. En amont du pont Hamlet, à Whitesides, la tranchée dans le roc a été élargie jusqu'à environ 74 pieds. A la chute du lac Sparrow la tranchée a été élargie, étant maintenant de 67 pieds d'un côté à l'autre. Au cours des opérations qui précèdent on a enlevé 4,642 verges cubes de roc solide.

Aux détroits de Atherley l'ancien pont de comté sur le grand chemin traversant le cours du canal a été remplacé par une construction moderne. Le nouveau pont, un ouvrage en béton armé consistant en quatre arches ayant un écartement de 59 pieds 6 pouces chacune et une arche tournante en acier de 150 pieds s'appuyant sur des jetées et piles en béton, est situé immédiatement en amont de l'ancien pont. Ce nouveau pont qui n'est pas encore sous la direction de notre ministère a été érigé par les comtés avoisinants et la province, les plans ayant été approuvés par les officiers du ministère. Un contrat non encore signé pourvoit à une contribution versée par le ministère de 40 p. 100 du coût de la construction jusqu'à concurrence de $40,000 ainsi qu'à l'entretien et à l'opération de l'arche tournante aux frais du ministère. Les travaux sont maintenant terminés sauf le plancher de madriers qui doit être posé immédiatement. La charpente du tablier a été érigée sous contrat par Curran and Briggs, d'Orillia, et les travaux en acier ont été effectués par la *Dominion Bridge Company,* de Lachine.

Sur les parois latérales d'amont de l'écluse de Couchiching on a construit une porte auxiliaire semblable à celle qui a été construite à Bobcaygeon comme sauvegarde indispensable contre le plus grand bassin de déversement des lacs Couchiching et Simcoe. Cette porte qui est maintenant installée est placée de telle façon que l'espace entre la porte et les portes d'écluses supérieures peut être utilisé comme un bassin de radoub. On a recouvert d'une nouvelle couche de peinture les quatre ponts d'acier de la division de la rivière Holland qui avaient été considérablement endommagés par la rouille.

5. CANAL SAINT-PIERRE

Le canal Saint-Pierre, construit de 1912 à 1917, relie les lacs Bras-d'Or à la baie Saint-Pierre sur le littoral sud-est de l'Ile du Cap-Breton. Il consiste en une écluse de marée de 300 pieds de longueur, 48 pieds de largeur et une profondeur minimum d'eau de 18 pieds sur le busc de l'écluse.

Durant la dernière saison de navigation ce canal a été ouvert depuis le 6 avril 1925 jusqu'au 9 janvier 1926. Le nombre total des vaisseaux qui sont passés par l'écluse a été de 1,636, une diminution de 148, ou à peu près 8 p. 100 sur le chiffre de l'année précédente. Il n'est survenu que deux accidents qui n'ont pas sérieusement nui à la navigation sur le canal. Le 8 mai un vaisseau a été un peu retardé par suite de la rupture d'une des pentures de la porte de l'écluse. Le 9 décembre une goélette chargée de charbon a frappé, en entrant le canal, une tranchée dans le roc au nord du pont tournant faisant eau par une ouverture.

On a fait reculer le vaisseau pour l'échouer sur une petite île près de l'entrée du canal.

Le creusage de l'entrée du canal et le renouvellement du caisson le long de cette entrée dont la description est contenue dans le rapport de l'année dernière, ont été continués selon le contrat adjugé à la *Atlantic Dredging Company* et ces travaux ont été terminés de façon satisfaisante. Dû à des circonstances imprévues concernant certaines parties des travaux à faire sous l'eau le coût final s'est élevé à 50 p. 100 de plus que l'estimation originale. Au nombre des réparations peu importantes qui ont été faites au cours de l'année on doit mentionner les suivantes: Les portes d'écluses et les pièces mécaniques au-dessus de l'eau ont été peinturées et toutes les portes ont été grattées au-dessous du niveau de l'eau par un scaphandrier, le chemin de la grande route au quai de l'Atlantique réparé, tous les fossés nettoyés et les terrains du canal mis dans un bon état de propreté et d'ordre.

6. DIVERS

(*a*) DIGUES DE LA BAIE HUNGRY ET DE SAINTE-BARBE

Ces digues se prolongent vers l'ouest sur la rive sud du lac Saint-François à partir de l'entrée supérieure du canal de Beauharnois sur une distance d'environ sept milles. Les digues sont maintenues comme protection contre l'érosion des eaux du lac dont le niveau a été haussé lors de la construction du canal. On peut mentionner le fait que depuis l'ouverture du canal Soulanges en 1899 le canal Beauharnois a cessé de servir la navigation et est maintenant loué pour des fins de développement d'énergie motrice seulement. La digue de Hungry Bay est construite depuis 1856. La partie supérieure de cette digue est entretenue à titre de route. La digue Sainte-Barbe a été construite en 1889. A divers endroits le long de la rive on a construit des murs de protection en dehors des digues.

Les travaux d'améliorations relativement à ces digues effectués au cours de l'année dernière sont les suivants: la route de la digue, sur un parcours de 3.8 milles, a été recouverte d'une couche d'huile et sable et une autre partie du chemin a été recouverte d'une couche de pierres concassées et passée au rouleau. Entre l'alimentateur Saint-Louis et un endroit à environ $2\frac{1}{2}$ milles au sud, on a planté un grand nombre de saules à une distance de 30 pieds au nord du chemin comme protection contre les poudreries.

En divers endroits le long de la rive du lac dans la paroisse de Saint-Anicet on a construit des murs de protection en pierres sur une longueur représentant un total d'environ 3,000 pieds.

(*b*) CANAL SAINT-LAURENT (HAUTE NAVIGATION)

Depuis un bon nombre d'années les ingénieurs de ce ministère essaient de trouver une solution au problème qui se posera tôt ou tard de l'agrandissement du système de canaux du Saint-Laurent et ils ont ainsi recueilli bien des données ayant trait à cette question.

Au cours des dernières années il est devenu nécessaire de mettre la dernière main aux plans définitifs en vue de la réalisation d'une telle entreprise, afin de permettre au ministère d'étudier en toute connaissance de cause les projets qui lui sont soumis, par des entreprises privées, en vue du développement de pouvoirs hydrauliques isolés de nature à nuire gravement à tout projet raisonnable de développement de la navigation et de l'ensemble des forces hydrauliques du fleuve. Dans ce but et pour satisfaire ce besoin l'on a ainsi préparé les plans d'un vaste projet de développement de la partie supérieure du fleuve.

Vers le commencement de l'année financière le gouvernement canadien a nommé une commission d'ingénieurs, afin de reviser le rapport Wooten-Bowden de 1921 et de faire rapport sur le coût d'une route à eau profonde directe à partir de la tête des Grands Lacs jusqu'à la mer. Les membres de cette commission

sont M. D. W. McLachlan (président), le brigadier général C. H. Mitchell et M. Olivier O. Lefebvre. La Commission s'est réunie quelquefois et elle s'est finalement entendue sur la forme et la portée du rapport à rédiger, au cours d'une session conjointe à Washington en décembre dernier. Ce rapport a été transmis aux gouvernements canadien et américain. Le 5 janvier 1925, ces instructions après avoir été considérées par le comité consultatif national pour le Canada, ont été transmises à la Commission. Dans l'intervalle, dans l'anticipation de la réception éventuelle de ces instructions, les sections américaine et canadienne du canal ont été l'objet d'études approfondies. On a fait des investigations précises sur la condition des glaces, on a consigné le débit des affluents, on a fait des sondages, des forages d'essai et des relevés. On a préparé de nombreux plans. Comme résultat, il a été recueilli un grand nombre de renseignements précieux devant servir à la préparation des dessins et du rapport requis.

Au cours de l'année écoulée il y a eu douze réunions avec la section américaine de la Commission Mixte, les sessions étant de deux à trois jours chacune et couvrant les divers sujets relatifs à ces travaux.

Le travail du bureau s'est effectué avec un personnel de douze employés et les travaux sur place ont été confiés à deux équipes pour les arpentages et deux autres pour les forages.

Les travaux les plus importants entrepris pendant l'année sont les suivants: L'arpentage fluvial et riverain du Saint-Laurent, de Lachine à Montréal, commencé au cours des années précédentes, a été terminé. On a procédé à des forages le long de la route projetée du canal entre Lachine et l'Ile des Sœurs, le long de l'emplacement du barrage projeté au pied des rapides Lachine, le long de la ligne du chenal projeté de navigation et du canal hydraulique au pied du lac Saint-Louis, le long de la route du canal projeté entre Hungry-Bay et Melocheville, le long de la rive sud du Saint-Laurent près des Cèdres et à l'emplacement du barrage projeté à la tête des rapides des Cèdres, sur le côté sud des rapides du Coteau et à la pointe Cascades et à l'emplacement d'une usine de force motrice projetée à la tête du lac Saint-Louis. D'autres renseignements topographiques ont été obtenus des deux côtés de la rivière entre les lacs Saint-Louis et Saint-François y compris les renseignements concernant toutes les îles de la rivière. On a procédé à de nouveaux levés hydrographiques à la Pointe des Iroquois, et fait un relevé hydrographique précis du cours d'eau et obtenu des données concernant le niveau de l'eau à la période de débit continu. On a fait des sondages dans le chenal au sud de l'Ile du Long-Sault, dans la rivière en face d'Iroquois, entre Weaver's Point et l'Ile Croil et dans la partie inférieure des rapides du Long-Sault. On a pris note de la température de l'eau à Kingston, Cornwall et au Coteau. Des essais ont été faits pour connaître la force des glaces en vue de pouvoir déterminer comment construire convenablement les barrages.

Dans la section internationale du fleuve la section américaine a terminé l'arpentage entre Kingston et Iroquois et entre l'île Barnhart et Cornwall. La même organisation a aussi procédé à des forages considérables.

(*c*) TÊTES DE LIGNE DU CHEMIN DE FER DE LA BAIE D'HUDSON

Le personnel gardé à Port-Nelson durant l'année dernière comprenait un ingénieur résident, un cuisinier et un contremaître, et de un à six hommes à tout faire ou charpentiers. Quand les circonstances l'exigeaient de temps à autre on a eu recours à la main-d'œuvre indienne.

L'estuaire a été libre entre le 27 mai 1925 et le 28 janvier 1926, et la rivière était libre jusqu'à Flamboro-Head le 29 mai.

Le personnel a été occupé à huiler les parties exposées des machines à vider l'eau du matériel flottant avec les pompes, à rajuster les lignes, à transporter les diverses unités des installations aux endroits requis et à exécuter tous autres travaux nécessaires.

Il est tombé pendant l'hiver de 1926 beaucoup plus de neige que d'habitude.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. E. DUBUC,
Ingénieur en chef.

M. G. A. BELL, C.M.G.,

Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, Canada.

II. Subventions versées, au 31 mars 1926

TABLEAU INDIQUANT LES DATES D'OUVERTURE ET DE FERMETURE DES CANAUX POUR LES SAISONS DE 1922, 1923, 1924 ET 1925

Canaux	1922		1923		1924		1925	
	Ouvert	Clos	Ouvert	Clos	Ouvert	Clos	Ouvert	Clos
Lachine	19 avril	13 déc.	1 mai	12 déc.	21 avril	13 déc.	27 avril	11 déc.
Soulanges	21 "	11 "	2 "	12 "	23 "	12 "	26 "	11 "
Cornwall	18 "	13 "	30 avril	13 "	22 "	14 "	22 "	12 "
Williamsburg—								
Farran's Point	18 "	14 "	30 "	14 "	22 "	14 "	22 "	12 "
Rapide Plat	19 "	14 "	30 "	15 "	22 "	14 "	22 "	14 "
Galops	18 "	14 "	30 "	15 "	22 "	14 "	22 "	14 "
Welland	17 "	14 "	25 "	15 "	16 "	13 "	15 "	17 "
Sault Ste-Marie	17 "	24 "	1 mai	26 "	19 "	15 "	8 "	17 "
Ste-Anne	1 mai	28 nov.	1 "	30 nov.	1 mai	30 nov.	1 mai	30 nov.
Carillon et Grenville	1 "	30 "	1 "	30 "	1 "	30 "	1 "	30 "
Rideau—								
A Ottawa	1 "	30 "	1 "	30 "	1 "	30 "	1 "	30 "
A Kingston Mills	1 "	21 "	1 "	30 "	1 "	28 "	1 "	14 "
Trent—								
Div. Ontario-Rice Lake, section d'aval	11 "	20 "	7 "	14 "	13 "	4 "	25 avril	6 "
Pont de Trenton	5 avril	26 "	3 "	29 "	17 "	4 oct.	11 mai	26 oct.
Div. Ontario-Rice Lake, section d'amont	12 mai	17 "	7 "	16 "	20 "	29 nov.	5 mai	14 nov.
Hastings à Rice Lake	3 "	29 oct.	6 "	6 "	.....	.....	"	14 "
Hastings à Peterboro	.....	.....	.....	.....	15 mai	18 nov.	.....	.....
Rice Lake à Peterboro	5 mai	25 nov.	27 avril	27 nov.	.....	.....	3 mai	22 nov.
Peterboro à Lakefield	13 "	4 "	17 mai	10 "	12 mai	15 nov.	6 "	29 oct.
Peterboro à écluse d'asc	20 "	4 "	17 "	8 "	12 "	6 "	6 "	4 nov.
Lakefield à Bobcaygeon	1 "	21 "	28 avril	1 déc.	26 avril	26 "	7 "	6 "
Bobcaygeon à Rosedale	29 avril	11 "	4 mai	15 nov.	29 "	3 "	12 "	19 "
Ecluse d'asc. de Kirkfield	20 mai	26 oct.	23 "	25 oct.	18 mai	24 oct.	9 "	23 oct.
Kirkfield au lac Simcoe	18 "	28 "	16 "	26 "	18 "	24 "	21 "	31 "
Lac Simcoe à Orillia	13 "	10 nov.	23 "	26 "	12 "	19 nov.	.....	.....
Scugog River à l'écluse de Lindsay	2 "	12 "	23 avril	4 déc.	27 avril	15 "	8 avril	22 oct.
Murray	1 "	30 "	24 "	8 "	15 "	9 déc.	8 "	3 déc.
St-Ours	1 "	30 "	3 mai	30 nov.	1 mai	30 nov.	1 mai	30 nov.
Chambly	1 "	30 "	7 "	30 "	1 "	30 "	1 "	30 "
St-Pierre	24 avril	6 janv. 1923	7 "	19 janv. 1924	23 avril	7 janv. 1925	6 avril	9 janv. 1926

CANAUX DU CANADA

Nom	Emplacement	Longueur en milles	Nombre d'écluses	Ecluses		
				Dimensions minimum		
				Longueur	Largeur	Profondeur
Saint-Laurent et Grands Lacs				Pds	Pds	Pds
Lachine	Montréal à Lachine	8·50	5	270	45	14
Soulanges	Cascades-Point à Coteau-Landing	14·00	5	280	45	15
Cornwall	Cornwall à Dickson's Landing	11·25	6	270	45	14
Farran's Point	Rapide de Farran's Point	1·25	1	800	50	14
Rapide Plat	Rapide Plat, Morrisburg	3·66	2	270	45	14
Galops	Iroquois à Cardinal	7·33	3	800	45	14
Welland	Port-Dalhousie, lac Ontario à Port-Colborne, lac Erié	26·75	26	270	45	14
Sault Ste-Marie	Rapides Ste-Marie, 47 milles à l'ouest du lac Huron	1·30	1	900	60	19
Rivières Ottawa et Rideau						
Ecluse Ste-Anne	Confluent du St-Laurent et de l'Ottawa	0·12	1	200	45	9
Carillon	Rapides Carillon, rivière Ottawa	0·75	2	200	45	9
Grenville	Rapides Long-Sault, rivière Ottawa	5·75	5	200	45	9
Rideau	Ottawa à Kingston	126·25	47	134	33	5
	Lac Rideau à Perth (Division Tay)	7·00	2	134	33	6·5
Rivière Richelieu						
Ecluse St-Ours	St-Ours, Qué	0·12	1	200	45	7
Chambly	Chambly à St-Jean, Qué	12·00	9	118	22·5	7
Du lac Ontario à la baie Georgienne						
Murray	Isthme de Murray, baie de Quinté	5·17	Aucune	.....	.....	11
Trent	Trenton à l'écluse Peterboro, Peterboro	89·0	18	175	33	8·4
	Ecluse de Peterboro à Washago	114·6	23	134	33	6
	Sturgeon Lake à Port-Perry (Division Scugog)	30·0	1	142	33	6
Divers						
St-Pierre	Baie St-Pierre aux lacs Bras-d'Or, Cap-Breton, N.-E	0·49	1	300	48	18

DOMINION DU CANADA

VINGT-DEUXIÈME RAPPORT

DE LA

COMMISSION
DES CHEMINS DE FER
DU CANADA

POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE

1926

OTTAWA
F. A. ACLAND
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1928

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA

L'honorable H.-A. McKeown, C.R., *commissaire en chef;*

S.-J. McLean, M.A., LL.B., Ph.D., *commissaire en chef adjoint;*

Thomas Vien, C.R., *commissaire en chef suppléant;*

A.-C. Boyce, C.R., *commissaire;*

C. Lawrence, *commissaire;*

L'honorable Frank Oliver, *commissaire.*

A.-D. Cartwright,
secrétaire.

TABLE DES MATIÈRES

	Page
Accidents et enquêtes	12
Appels portant sur des décisions de la Commission	11
Requêtes adressées à la Commission (au nombre de 3,259)	11
Section du génie civil	12
Service d'inspection des incendies	14
Questions réglées sommairement ou après enquête publique	6
Décisions et règlements généraux de la Commission (en résumé)	8
Ordonnances générales (en résumé)	7
Service de l'exploitation	12
Arrêts, ordonnances générales et circulaires	11
Séances publiques de la Commission	5
Caisse des passages à niveau	6
Affaires courantes de la Commission (service des archives)	15
Personnel	14
Service du trafic	12

ANNEXES

Annexe «A»—Principales décisions rendues par la Commission au cours de l'année close le 31 décembre 1926. (L'index des jugements se trouve à la page 243)	17
Annexe «B»—Rapport du chef du service du trafic pour l'année terminée le 31 décembre 1926	155
Annexe «C»—Rapport de l'ingénieur en chef de la Commission pour l'année terminée le 31 décembre 1926	165
Annexe «D»—Rapport du chef du service de l'exploitation pour l'année terminée le 31 décembre 1926	176
Annexe «E»—Rapport de l'inspecteur en chef du service des incendies pour l'année terminée le 31 décembre 1926	214
Annexe «F»—Appels des décisions à la Cour suprême, du 1er février 1904 au 31 décembre 1926	223
Annexe «G»—Liste des ordonnances générales et des ciculaires de la Commission pour l'année terminée le 31 décembre 1926	227

45409—1½

RAPPORT

DE LA

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA

Au Gouverneur en son conseil:

En exécution des dispositions de l'article 31 de la loi des chemins de fer de 1919, la Commission des chemins de fer du Canada a l'honneur de présenter son vingt-deuxième rapport, lequel porte sur l'année se terminant le 31 décembre 1926.

Depuis la publication du dernier rapport, la loi des chemins de fer de 1919 a été modifiée comme il suit:

16-17 GEORGE V

CHAPITRE 14

Loi modifiant la loi des chemins de fer de 1919

(Sanctionnée le 15 juin 1926.)

Sa Majesté, sur l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, décrète:

1. Est abrogé le paragraphe deux de l'article deux cent soixante-deux de la Loi des chemins de fer, 1919, tel qu'édicté au chapitre soixante-huit du Statut de 1919, et remplacé par le suivant:

(2) La somme totale à être répartie et dont la commission enjoint et ordonne le paiement à même ledit crédit annuel, ne doit, dans le cas d'aucun passage, dépasser quarante pour cent du coût des travaux de construction effectués pour la protection, la sûreté et la commodité du public, et ne doit, en aucun cas de l'espèce, dépasser la somme de vingt-cinq mille dollars; et les deniers de ladite caisse ne peuvent être affectés en une seule année à plus de six passages d'un chemin de fer dans une municipalité, ni être affectés plus d'une fois à un même passage dans le cours d'une même année.

SÉANCES PUBLIQUES DE LA COMMISSION

Du 1er janvier 1926 au 31 décembre 1926, la Commission a tenu 59 séances publiques, au cours desquelles 311 requêtes ont été exposées. Voici comment se sont réparties ces séances publiques, par province:—

Province	Nombre
Ontario	35
Québec	5
Manitoba	1
Saskatchewan	3
Alberta	2
Colombie britannique	9
Nouvelle-Ecosse	..
Nouveau-Brunswick	4
Ile du Prince-Edouard	..
Total	59

Les requêtes précitées renferment une grande variété de questions ressortissant à la Commission sous le régime de la Loi des chemins de fer, depuis les griefs d'un simple particulier jusqu'aux affaires d'intérêt public qui sollicitent l'attention générale.

QUESTIONS ÉTUDIÉES DANS DES SÉANCES PUBLIQUES OU RÉGLÉES SOMMAIREMENT

Le nombre des questions abordées sommairement par la Commission, au regard des affaires entendues dans des séances publiques, constitue un pourcentage considérable du total des requêtes et plaintes mises à l'étude par la Commission; ce qui veut dire que, sur un total de 3,259 requêtes et plaintes reçues et abordées par la Commission, celles qui ont été réglées sans enquête publique forment le chiffre de 90 pour cent. Ces plaintes abordées sommairement et réglées sans qu'il soit nécessaire de procéder à des enquêtes publiques, entraînent, dans plusieurs cas, des recherches et des études considérables de la part des membres du haut personnel de la Commission et portent sur une foule de sujets, depuis une plainte de peu d'importance jusqu'à une question générale sollicitant l'attention publique ou comportant l'application de quelque principe général, relativement aux tarifs de chemin de fer.

CAISSE DES PASSAGES À NIVEAU

Conformément aux dispositions du paragraphe (5) de l'article 362 de la Loi des Chemins de fer, 1919, il a été décrété que, pendant dix années consécutives, à dater du 1er avril 1919, une somme de $200,000 par année serait prélevée sur le fonds du revenu consolidé pour aider à la construction d'ouvrages destinés à la protection, la sécurité et la commodité publiques aux passages à niveau en existence le 1er avril 1909; lesdites sommes devant être portées au crédit d'un compte spécial désigné "Caisse des Passages à niveau", et être affectées par la Commission, sous certaines restrictions imposées par ladite loi, uniquement au paiement de la construction même (et non de l'entretien ni du service) des ouvrages destinés aux fins susmentionnées.

La Commission a rendu, en l'espèce, entre le 1er avril 1909 et le 31 décembre 1926, six cent quatre-vingt-cinq arrêts pourvoyant à la protection de 762 passages, ainsi qu'il suit:—

Par voie d'appareils d'enclenchement automatique (protection relative aux tramways)	11
Fermeture de passages	53
Détours de grandes routes	73
Détours et ponts	3
Détour, sonnerie double et pendule avertisseur	1
Détour pour améliorer le vue	1
Détour et suppression d'obstacles à la vue	1
Détour et passage inférieur	1
Sonneries électriques	272
Sonnerie électrique et lumière-éclair	1
Sonneries électriques et suppression d'obstacles à la vue	2
Sonneries électriques et pendules avertisseurs	117
Adoucissement de courbe à l'approche d'un pont de grande route	1
Barrières	122
Barrière et semi-enclenchement	1
Ponts supérieurs	31
Suppression d'obstacles à la vue	41
Suppression d'obstacles à la vue et adoucissement de déclivité	1
Abri	1
Passages inférieurs	68
Tours	3
Pendules avertisseurs	17

On constatera, en mettant les chiffres précités en regard du total contenu dans le vingt et unième rapport annuel de la Commission, que l'augmentation afférente à la période de douze mois se terminant le 31 décembre 1926, en matière de passages à niveau, s'est répartie comme suit: —

Appareils d'enclenchement automatique (protection relative aux tramways)	5
Fermeture de passages	24
Détours de grandes routes	15
Détours et ponts	2
Détour, sonnerie double et pendule avertisseur	1
Détour pour améliorer la vue	1
Détour et passage inférieur	1
Sonneries électriques	2
Sonneries électriques et pendules avertisseurs	23
Barrière	1
Ponts supérieurs	4
Suppression d'obstacles à la vue	5
Passages inférieurs	4

NOTA.—72 passages à niveau et 88 dispositifs de sécurité nécessités par 15 aiguillages enlevant 24 croisements, des cloches jumelles et un pendule avertisseur à l'une des traversées.

On remarquera que, en conformité de la modification apportée à la Loi des chemins de fer (chapitre 14, 16-17 George V), la somme totale que la Commission doit répartir et faire verser à même le crédit annuel ne doit, dans le cas d'aucun passage, dépasser quarante pour cent du coût des travaux de construction effectués pour la protection du public, et ne doit, en aucun cas de l'espèce, dépasser la somme de vingt-cinq mille dollars; et les deniers de ladite caisse ne peuvent être affectés en une seule année à plus de six passages d'un chemin de fer dans une municipalité, ni être affectés plus d'une fois à un même passage dans le cours d'une même année.

Le paragraphe (3) de l'article 262 de la Loi codifiée des chemins de fer dispose que lorsqu'une province contribue à ladite caisse, la Commission peut affecter la somme ainsi attribuée par cette province, et enjoindre et ordonner le paiement subordonnément aux conditions et restrictions faites et imposées par cette province relativement à sa contribution.

ORDONNANCES GÉNÉRALES

Voici, en résumé, certaines des questions abordées par la Commission à titre d'ordonnances générales:—

Ordonnance générale n° 427, en date du 28 janvier 1926, portant que toutes les compagnies de chemin de fer ressortissant à la Commission et qui appliquent des tarifs sur le bois de pulpe par chargements de wagon, où se trouve la disposition suivante: "Les wagons ne seront tenus pour chargés en plein que s'ils contiennent 90 pour cent de leur capacité cubique, sous réserve du mesurage effectué à destination", doivent modifier ladite disposition comme suit: "Les wagons ne seront tenus pour chargés que s'ils contiennent 87 pour cent de leur capacité cubique, sous réserve du mesurage effectué à destination".

Ordonnance générale n° 430, en date du 23 mars 1926, prescrivant que le supplément n° 1 de la Tarification canadienne des marchandises n° 17 soit approuvée sous réserve de certaines modifications et additions exposées dans cette même ordonnance.

Ordonnance générale n° 431, en date du 29 juillet 1926, portant sur l'équipement de locomotives par voie de remorqueurs tel que prescrit par l'ordonnance générale n° 289, en date du 24 mars 1920, stipulant que toutes les compagnies de chemin de fer fassent connaître à la Commission le nombre de locomotives dotées de remorqueurs en conformité de l'ordonnance générale n° 379.

Ordonnance générale n° 432, en date du 13 août 1926, portant que certaines compagnies de chemin de fer y désignées particulièrement modifient leurs tarifs sur les explosifs de haute puissance, à compter du 31 août 1926 au plus tard, de manière que le tarif applicable aux explosifs de haute puissance, en chargement fractionnaires, ne dépasse pas le double des prix de transport en cours sur les marchandises de première catégorie avec un prix minimum de six dollars ($6) pour chaque expédition.

Ordonnance générale n° 434, en date du 16 novembre 1926, portant modification des règlements relatifs à l'inspection des locomotives et des tenders, sous le régime de l'ordonnance générale n° 289 de la Commission, en faisant disparaître le dernier alinéa pour le remplacer par l'alinéa contenu dans l'ordonnance, relativement aux remorqueurs.

Ordonnance générale n° 435, en date du 2 décembre 1926, abordant les règlements projetés sur les emplacements de chargement et de déchargement de gazoline, naphte ou de tout liquide inflammable dont le point d'inflammabilité est inférieur à 30° F., édictant certains règlements relatifs aux emplacements de chargement de de déchargement de gazoline, etc., y formulés plus en détail.

DÉCISIONS ET ARRÊTS GÉNÉRAUX RENDUS PAR LA COMMISSION

Voici, en résumé, certaines des questions les plus importantes abordées par la Commission dans ses séances publiques de l'année se terminant le 31 décembre 1926. D'autres jugements d'importance rendus par la Commission se trouvent dans l'annexe "A" de ce rapport.

BOLAND ET CHEMIN DE FER NATIONAUX DU CANADA

Expropriation—Autorisation aux fins de s'emparer d'une terre—L'approbation d'un plan par l'ingénieur de la Commission ne constitue pas une autorisation suffisante—Jugement de la Commission—Loi des chemins de fer de 1919: articles 44, 200.

La Commission, sur la plainte qu'un requérant était en train de subir un certain tort devant les tribunaux par suite d'une fausse présomption de fait relative à la procédure suivie par la Commission, à savoir que la Commission avait autorisé l'emploi de la terre du requérant pour des fins ferroviaires, a déclaré qu'elle n'avait pas autorisé cette prise de possession et que l'approbation d'un certain plan par son ingénieur ne devait pas être considérée comme comportant ladite autorisation. Par le commissaire en chef et son adjoint: L'ordonnance même en dit assez long; c'est aux tribunaux saisis du litige qu'il incombe d'en donner l'interprétation et la Commission ne devrait passer aucun commentaire sur l'opinion formulée par les tribunaux quant à sa portée et à sa signification.

Les faits sont exposés au long dans le jugement de M. le commissaire Boyce (dissident), en date du 11 mars 1926, auquel se sont ralliés le commissaire en chef suppléant et les commissaires Oliver et Lawrence. C. R. C. Vol. 32, p. 127.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE—GRANDES-PILES (P.Q.)

Station—Destruction—Nouvel emplacement—Juridiction

La Commission a approuvé le nouvel emplacement de la station de Grandes-Piles, ayant fait état (1) de la courte distance qui sépare de la nouvelle station l'ancien emplacement; (2) des moyens sensiblement meilleurs que fournit la nouvelle station, d'ailleurs plus vaste; (3) des pouvoirs conférés au chemin de fer par la Loi des chemins de fer en ce qui concerne l'administration; (4) des restrictions imposées à la Commission pour ce qui a trait à son intervention dans les fonctions administratives du chemin de fer.

(Hartin v. C. N. C., 21 C. R. C. 437; Druid Landowners v. G. T. P., 14 C. R. C. 20; Kelly v. G. T. P., 14 C. R. C. 15.)

Les faits sont exposés au long dans le jugement du commissaire en chef adjoint, en date du 30 juin 1926, auquel se sont ralliés les commissaires Boyce et Lawrence.

C. R. C. Vol. 32, p. 1.

CANADIAN SHIPPERS' TRAFFIC BUREAU V. CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

1. *Juridiction—Péages—Pâtes à papier—Validité—Transaction antérieure—Loi des chemins de fer de 1919—Nul pouvoir d'ordonner le remboursement—Moyen à prendre pour remédier à la situation.*

Après un examen des sources indiquées (12 C. R. C. 327; 14 C. R. C. 201; 17 C. R. C. 411; 9 C. R. C. 493; 9 C. R. C. 232; 9 C. R. C. 175; 10 C. R. C. 343; 22 C. R. C. 414; 22 C. R. C. 387; 12 C. R. C. 7; 26 C. R. C. 26; 27 C. R. C. 458), il a été maintenu, nonobstant le paragraphe 5 de l'article 323, les paragraphes 4 et 5 de l'article 314 et l'article 316 de la Loi des chemins de fer de 1919, que, bien que la Commission ait la faculté de rendre une ordonnance déclaratoire touchant la validité des tarifs se rattachant à une transaction antérieure, elle ne saurait apporter une modification rétroactive à un tarif non contraire aux dispositions de la Loi des chemins de fer; il a été, en outre, maintenu qu'elle n'a aucunement la faculté d'ordonner un remboursement en l'espèce. Si un tarif dépasse le chiffre prescrit par la loi, les intéressés peuvent chercher à s'en faire rembourser l'excédent en s'adressant de la manière voulue aux tribunaux ordinaires.

2. *Tarifs—Concurrence—Remorques à longue distance et à courte distance—A destination des Etats-Unis—Maximum.*

Le requérant a prétendu que les tarifs sur la pâte à papier entre Bathurst (N.-B.) et Toronto étaient en contravention du paragraphe 5 de l'article 314 de la Loi des chemins de fer de 1919 et qu'ils dépassaient ceux pratiqués par un réseau rival entre le même point de provenance et des endroits moins éloignés aux Etats-Unis. La Commission a arrêté qu'une compagnie de chemin de fer n'était pas obligée d'abaisser ses tarifs au niveau de ceux des réseaux lui faisant concurrence et que les tarifs applicables à certains endroits aux Etats-Unis ne pouvaient servir à justifier les tarifs en vigueur au Canada. On a rendu une ordonnance déclaratoire sur la légalité de la requête relative à des tarifs maxima vers des points intermédiaires sur les marchandises provenant de Bathurst et Chatham, N.-B., et Oak Lake Road, à destination de Toronto.

3. *Tarifs—Justification—Essai de parcours milliaire—Tarifs des Etats-Unis—Tarifs par catégories—Critères de justification.*

En refusant une nouvelle tarification sur le bois de pulpe à destination de Toronto, la Commission a arrêté que l'on ne pouvait établir aucune distinction au moyen du parcours milliaire; que les tarifs aux Etats-Unis, et spécialement les tarifs par catégories quant à leurs points d'origine, ne pouvaient servir à justifier les tarifs en vigueur sur un parcours milliaire au Canada et que c'est au Canada que l'on doit chercher la justification des tarifs qui sont en vigueur dans ce pays.

Les faits sont exposés dans l'arrêt du commissaire en chef adjoint, en date du 12 août 1926, approuvé par le commissaire en chef suppléant et les commissaires Boyce, Lawrence et Oliver. C. R. C. Vol. 32, p. 3.

PAROISSE DE LANCASTER (ST-JEAN, N.-B.) V. DOMINION EXPRESS COMPANY ET CANADIAN NATIONAL EXPRESS COMPANY.

Messageries—Péages—Livraison gratuite—Ordonnance générale n° 268.

La Commission a renvoyé la demande faite par la paroisse de Lancaster (St-Jean, N.-B.) à l'effet d'obtenir une livraison gratuite, alléguant que le fait d'accorder cette requête entraînerait une dérogation au principe consacré par

l'Ordonnance générale n° 268 (9 B. R. C. 179., 25 C. R. C. 61), qui stipule qu'on ne doit accorder de livraison gratuite au delà des limites administratives d'une municipalité. Si une localité particulière faisait fi d'une telle requête, elle entraînerait immédiatement les conditions désavantageuses qui existaient avant 1919, alors qu'il n'y avait aucun principe uniforme régissant la livraison gratuite des messageries.

Les faits sont exposés dans l'arrêt du commissaire en chef, en date du 26 août 1926, approuvé par le commissaire en chef adjoint et le commissaire Oliver, C.R.C. Vol. 32, p. 33.

CITÉ DE WINDSOR V. COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE. (AFFAIRE DU PONT DE LA RUE WYANDOTTE)

Chemin de fer traversé par route—Pont—Elargissement—Accroissement du trafic—Répartition des frais—Régalage.

La compagnie défenderesse ayant construit en 1890 un pont-route qui au début avait une largeur de 30 pieds et que l'on reconstruisit sur une largeur de 40 pieds en 1912 (la ville ayant la priorité au croisement) et comme il est devenu nécessaire d'élargir ce pont par suite de l'accroissement du trafic des automobiles et afin d'y établir une ligne de tramways, la Commission a ordonné à la défenderesse de construire un nouveau pont de 56 pieds de largeur dont le coût a été réparti comme suit: la défenderesse devra payer 60 pour cent et la requérante 40 pour cent; la défenderesse devra payer les frais d'entretien; la requérante aura la faculté d'élargir le pont de 10 pieds en défrayant le coût de cet élargissement supplémentaire et les articles de dépenses qui s'y rattachent, sous réserve du principe établi dans l'affaire du pont de la rue King, Hamilton, se rapportant au régalage de la voie. 25 C.R.C., à la page 384.

En faisant la répartition du coût, il ne faut pas perdre de vue les facteurs suivants: (1) la congestion du trafic; (2) la reconstruction du pont pour répondre au trafic nouveau-genre; (3) la durée de la structure actuelle que l'on doit remplacer; (4) les causes de l'accroissement du trafic sur les routes et (5) les changements dans le trafic que l'on doit attribuer à la conditions nouvelle de la route.

Cité de Windsor v. C.P.R., 21 C.R.C. 66,

Comté d'Essex v. M.C.R. et Canada Southern Ry. 30 C.R.C. 428, causes qui furent citées.

Les faits sont exposés dans l'arrêt du commissaire en chef adjoint, en date du 25 octobre 1926, auquel s'est rallié le commissaire Lawrence. C.R.C. Vol. 32, p. 26.

MINISTÈRE DE LA VOIRIE DE SASKATCHEWAN V. CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Pont de chemin de fer—Trafic des véhicules—Juridiction—Loi des chemins de fer, 1919, article 251 (6)

Sous l'empire du paragraphe 6 de l'article 251 de la Loi des chemins de fer, 1919, il n'est pas du ressort de la Commission d'entendre une requête demandant la permission pour le public de se servir d'un pont de chemin de fer pour le trafic des véhicules, à moins que ledit pont ne soit "construit, reconstruit ou matériellement changé" par la compagnie.

Les faits sont exposés dans l'arrêt du commissaire en chef, en date du 15 octobre 1926, approuvé par le commissaire en chef suppléant et le commissaire Oliver. C.R.C. Vol. 32, p. 23.

CHAMBRE DE COMMERCE DE HALIFAX, ST-JEAN ET SACKVILLE, N.-E., CANADIAN LUMBERMEN'S ASSOCIATION ET AL. V. CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Acheminement— Acheminement alternatif—Suppléments éliminatoires—Suspension par la Commission—Mépris des arrêts de la Commission—Ordonnance portant obéissance aux instructions des expéditeurs.

Il existe une présomption à l'effet de continuer la coutume de déterminer d'avance l'acheminement des marchandises, ce que l'on a fait depuis longtemps, et on refusera de sanctionner tout supplément contraire.

On n'a pas voulu reconnaître les dispositions du Supplément n° 38 au Tarif sur les blés canadiens, C.R.C. n° 1352 et du Supplément n° 48 au Tarif sur les blés canadiens C.R.C. n° 1364, qui tendent à éliminer l'acheminement sur Saint-Jean et *St. Rosalie Junction;* on a ordonné aux Chemins de fer nationaux du Canada et à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique d'observer et de remplir les instructions fournies par les expéditeurs sur les connaissements, quant à la direction à donner au trafic, là où l'on permet un tel acheminement sous l'empire des tarifs en vigueur.

Les faits sont exposés dans l'arrêt du commissaire en chef, en date du 19 octobre 1926, approuvé par le commissaire en chef suppléant et le commissaire Boyce. C.R.C. Vol. 32, p. 37.

APPELS DES DÉCISIONS DE LA COMMISSION

Au cours de l'année, on a porté une cause en appel à la Cour suprême, savoir:—

Dossier n° 32453. Appel par la *Toronto Transport Commission* de l'ordonnance n° 38424 de la Commission, en date du 15 novembre 1926, alléguant qu'en droit la Commission n'a pas le pouvoir de contraindre ladite Commission à contribuer à la *Northwest Grade Separation.* (Viaduc de la rue Bloor, Toronto, Ont.)

On a interjeté appel d'une cause auprès du Gouverneur en son conseil et elle est encore en instance.

Dossier n° 30686.2. Appel par les gouvernements des provinces de la Colombie-britannique, d'Alberta et de la Saskatchewan d'une ordonnance de la Commission relative à un changement dans les péages de chemins de fer sur le blé et la farine qui se dirigent vers la côte du Pacifique.

ARRÊTS, ORDONNANCES GÉNÉRALES ET CIRCULAIRES

Le nombre total des arrêts rendus dans l'année terminée le 31 décembre 1926 a été de 1,412. Il n'y a eu que deux circulaires générales lancées par la Commission à l'adresse de toutes les compagnies de chemins de fer relevant de sa juridiction. Les ordonnances générales, par rapport aux autres ordonnances de la Commission, sont celles qui s'adressent à toutes les compagnies de chemins de fer relevant de sa juridiction, et elles se sont élevées au nombre de 11 au cours de l'année.

On trouvera à l'annexe "G" du présent rapport une liste des ordonnances générales et des circulaires pour l'année terminée le 31 décembre 1926.

REQUÊTES ADRESSÉES À LA COMMISSION

Le nombre de requêtes, y compris les plaintes par lettre, adressées à la Commission au cours de l'année terminée le 31 décembre 1926 est de 3,259.

SERVICE DU TRAFIC

Le nombre de tarifs reçus et classés par la Commission au cours de l'année 1926 est indiqué dans le tableau suivant:—

Tarifs pour les marchandises y compris les suppléments	57,214
Tarifs pour les voyageurs y compris les suppléments	9,641
Tarifs pour les messageries, y compris les suppléments	3,541
Tarifs téléphoniques, y compris les suppléments	1,018
Tarifs pour les wagons-lits et les wagons-salons, y compris les suppléments	70
Tarifs télégraphiques, et les suppléments	8
	71,492

Le nombre total de tarifs déposés du 1er février 1904 au 31 décembre 1926 s'est élevé à 1,424,568.

On trouvera à l'annexe "B" un état détaillé des tarifs.

SERVICE DU GÉNIE

Le service du génie a fait un grand nombre d'inspections par tout le Canada. Le nombre de ces inspections au cours de l'année terminée le 31 décembre 1926 s'élève à 275 et comprend les inspections relatives à l'ouverture d'un chemin de fer au trafic, l'inspection des ponceaux, passages à niveau, casse-pattes, ponts et passages inférieurs et les inspections générales comprises dans les attributions du service du génie.

On trouvera à l'annexe "C" un état détaillé fourni par l'ingénieur en chef.

SERVICE DE L'EXPLOITATION

Le travail de cette division comprend l'inspection des chaudières de locomotives et leurs accessoires, l'inspection des appareils de sécurité sur les wagons et les locomotives, les enquêtes relatives aux accidents au cours desquels des personnes ont été blessées ou ont perdu la vie, le choix des emplacements de gares, la question de protection aux passages à niveau, et le service de trains et de gares par les compagnies de chemins de fer.

On trouvera à l'annexe "D" un état détaillé et complet préparé par le chef du service de l'exploitation.

ACCIDENTS ET ENQUÊTES

En consultant le rapport préparé par le chef du service de l'exploitation, on verra qu'il a été signalé à la Commission au cours de l'année terminée le 31 décembre 1926 des accidents au nombre de 2,517, au cours desquels 429 personnes ont perdu la vie et 2,620 personnes ont été blessées, tandis qu'en l'année 1925 il y avait eu 2,713 accidents: 272 décès et 2,955 cas de blessures.

Ces chiffres établissent que:—

(1) Six voyageurs ont été tués en 1925 et 13 en 1926, soit une augmentation de 7; le nombre des voyageurs blessés a été de 354 en 1925 contre 329 en 1926, soit une diminution de 25.

(2) Le nombre des employés qui ont perdu la vie a été de 76 en 1925 et 132 en 1926, soit une augmentation de 56; le nombre des employés blessés en 1925 a été de 2,008, à comparer à 1,727 en 1926, soit une diminution de 281.

(3) Le nombre des autres personnes tuées a été de 190 en 1925 et 284 en 1926, soit une augmentation de 94; le nombre des autres personnes blessées en 1925 a été de 593 à comparer à 564 en 1926, soit une diminution de 29.

On fait remarquer que sur les 284 autres personnes qui ont perdu la vie, 123, ou 43 p. 100, étaient des violateurs de propriété et que sur les 564 autres qui furent blessées, 113, ou 20 p. 100 étaient des violateurs de propriété.

On remarquera que, parmi les accidents évitables, il y a eu sous la rubrique "violateurs de propriété" 123 personnes tuées et 113 blessées. C'est une augmentation de 26 dans le nombre des personnes tuées et une diminution de 19 dans le nombre des personnes blessées en comparaison avec l'année 1925.

Le tableau suivant indique par province le nombre des violateurs de propriété tués et blessés au cours de l'année terminée le 31 décembre 1926:—

Province	Tués	Blessés
Nouvelle-Ecosse	4	3
Nouveau-Brunswick	4	5
Québec	26	22
Ontario	50	40
Manitoba	12	6
Saskatchewan	3	9
Alberta	12	12
Colombie britannique	12	16
Total	123	113

Nous appelons de nouveau l'attention sur le tableau indiquant en détail la situation relative aux accidents survenus aux passages à niveau au cours des cinq dernières années. On verra qu'il est survenu 1,231 accidents au cours desquels 429 personnes ont perdu la vie et 1,609 ont été blessées.

Vingt-trois personnes ont été tuées et 79 blessées aux passages à niveau munis de barrières.

Cinquante-huit personnes ont été tuées et 221 blessées aux passages à niveau munie de sonnerie.

Quatre personnes ont été tuées et 38 blessées aux passages à niveau surveillés par un gardien.

Trois cent quarante-quatre personnes ont été tuées et 1,271 blessées aux passages à niveau sans moyens de protection.

Aux passages protégés, il y a eu 292 accidents causant la mort de 85 personnes et infligeant des blessures à 338; aux passages sans moyens de protection, il y a eu 939 accidents causant 344 décès et blessant 1,271 personnes.

En 1926, aux passages de grands chemins, on a signalé à la Commission 303 accidents dont 79 ont eu lieu à des passages à niveau protégés et 224 aux passages sans moyens de protection.

Les accidents d'automobiles ont été de 235, répartis comme suit:—

Aux passages gardés par des barrières	10
Aux passages surveillés par un gardien	5
Aux passages gardés par une sonnerie	39
Aux passages sans moyens de protection	181

Les accidents de voitures à traction animale ont été de 29, comme suit:—

Aux passages à barrières	1
Aux passages dotés d'un gardien	..
Aux passages à sonnerie	7
Aux passages non protégés	21

Les accidents aux piétons ont été de 39, comme suit:—

Aux passages à barrières	9
Aux passages à gardien	3
Aux passages à sonnerie	5
Aux passages non protégés	22

En 1926, il y a eu aux passages de grands chemins 300 accidents qui ont été signalés à la Commission, au cours desquels 129 personnes ont perdu la vie et 370 blessées, tandis qu'en 1925, il y avait eu un total de 268 accidents, au cours desquels 76 personnes avaient été tuées et 389 blessées.

On trouvera à l'Annexe "D" des détails complets sur les voyageurs et les employés tués ou blessés ainsi que d'autres renseignements généraux en ce qui concerne les violateurs de propriété tués ou blessés, les accidents aux passages à niveau protégés ou non protégés, etc.

DIVISION DE L'INSPECTION DES INCENDIES

Trente-cinq pour cent des lignes de chemins de fer à vapeur au Canada se trouve en territoire forestier. Sur le parcours de celles qui ne se trouvent point en territoire forestier, les risques d'incendies sont peu élevés, excepté dans les parties non boisées des provinces des Prairies, où les compagnies de chemin de fer ont construit des coupe-feux qui diminuent les dangers d'incendie, conformément aux règlements de la Commission.

Sur une étendue de 7,438 milles de voie ferrée sise en territoire boisé, on a établi un service spécial de surveillance contre les incendies. Il comprend 64 hommes munis de vélocipèdes, 57 hommes pourvus de draisiennes à moteur ainsi que les services intermittents de 720 cantonniers.

Sur une étendue de 6,246 milles additionnels de territoire boisé qui, par hasard, n'a pas exigé de surveillance spéciale, le service de protection contre l'incendie a été constitué par des corps de cantonniers et d'autres employés réguliers fonctionnant par intermittence.

Au cours de la saison d'incendies de 1926, on a constaté que les chemins de fer ont causé 926 incendies, qui ont dévasté une superficie de 45,829 acres de territoire boisé, soit une perte de matière ligneuse et de propriété qu'on a estimée à $94,630. Sur ces totaux, 46 p. 100 du nombre des incendies, 83 p. 100 de la superficie dévastée et 87 p. 100 de la valeur des dommages intéressait la Colombie britannique où une longue sécheresse favorisa des incendies qui entraînèrent de lourds pertes sur une étendue considérable de la province. Les pertes causées par les incendies dans les autres provinces sont relativement faibles.

Sur le chiffre de 926 incendies attribué à la responsabilité des chemins de fer dans les régions boisées du Dominion, 477 ont dévasté moins d'un quart d'acre de forêt chacun, 379 ont consumé moins de dix acres chacun et 70 seulement ont brûlé une superficie de plus de dix acres chacun.

Des 45,829 acres de forêts détruites par les feux du chemin de fer, 6,197 acres seulement étaient couvertes de bois marchand; 15,067 acres étaient formées de jeunes peuplements, 13,566 acres comprenaient des anciens brûlés, et 11,009 acres représentaient d'autres catégories de terres non boisées.

Outre ces incendies, on a constaté 282 petits feux sur les traverses de la voie, lesquels ne se sont pas propagés et n'ont endommagé que les traverses en question.

Pendant la saison, les fonctionnaires de la division de l'inspection des incendies ont examiné les appareils extincteurs d'incendie de 3,649 locomotives en service dans les territoires boisés. On a constaté que 115 de ces appareils étaient défectueux, soit 3.15 p. 100.

Conformément aux règlements relatifs aux coupe-feux, on a construit ou maintenu 10,305 milles de coupe-feux dans les parties non boisées des provinces des Prairies.

Les travaux de la division d'inspection des incendies ont été poursuivis dans tout le Canada avec la coopération des diverses organisations de protections forestières tant du domaine fédéral que provincial, ajoutons que 124 employés de ces organisations ont rempli les fonctions d'inspecteurs régionaux sous la direction de la division de l'inspection des incendies.

On trouvera à l'annexe "E" le rapport de l'inspecteur en chef des incendies.

PERSONNEL

Pendant l'année terminée le 31 décembre 1926, on a apporté les changements suivants dans le personnel de la Commission:

Secrétariat

Mlle J. Tracey a été nommée à un emploi vacant de sténographe du grade 2.

Clarence-K. Wright, préposé des machines de bureau, a résigné ses fonctions le 31 juillet et a été remplacé par W.-O.-E. Addy, ci-devant garçon de bureau.

Section du Trafic

O. Barry, sténographe du grade 3, a résigné ses fonctions le 23 novembre. E.-J. Bonner a été nommé à un emploi de sténographe du grade 2 qui vaquait par suite de la permutation de T.-F. Hodgins à Winnipeg.

AFFAIRES COURANTES DE LA COMMISSION

SERVICE DES ARCHIVES

L'état suivant fait voir le nombre de requêtes, de documents et de lettres reçus pendant l'année close le 31 décembre 1926, ainsi que le nombre d'ordonnances rendues:—

Nombre de requêtes présentées	3,259
Nombre de dossiers reçus au cours de l'année	34,683
Nombre de lettres envoyées pendant l'année	16,605
Nombre d'ordonnances rendues pendant l'année	1,412

ETAT indiquant le nombre de requêtes faites à la Commission, sous le régime des divers articles de la Loi des chemins de fer, pendant l'année terminée le 31 décembre 1926.

Articles de la loi des ch. de fer	Janv.	Fév.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Totaux
Abrogation d'ordonnances, art. 34	4	8	9	5	6	1	5	8	4	3	3	4	60
Règlement, articles 34-281-287-290-296	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	2	.....	3
Prolongation de délai, art. 41	3	2	1	.....	1	1	1	2	.....	.....	1	1	13
Tracé de ligne, art. 167-177	.....	2	1	3	6	2	1	3	1	4	3	1	27
Carte de parcours, art. 167	.....	.....	1	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	3
Mode de construction de voie, art. 175	.....	2	10	.....	2	3	.....	2	.....	.....	1	.....	20
Dév. de la voie ferrée, art. 178	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	1	.....	2	4	.....	8
Mines et minéraux, art. 194-198	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1
Expropriation de terrains, art. 189-192	.....	4	3	1	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10
Appels à la Cour Suprême et au G. en C	.....	3	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	5
Compensation pour dommages, art. 213-221	1	1	.....	1	1	1	.....	.....	.....	.....	.....	1	6
Embranchements, art. 180-187	5	9	13	14	14	27	18	9	12	15	16	10	162
Passages et jonctions, art. 252-254	3	3	1	3	.....	3	1	.....	2	1	3	3	23
Accessoires d'enclenchements, art. 252	1	2	2	3	1	.....	.....	1	2	1	4	.....	17
Passages de chemins publics, art. 255-267	20	15	19	23	20	19	16	28	19	22	22	34	257
Détournement de chemins publics, art. 256	3	4	1	5	8	8	3	4	4	2	6	6	54
Protection aux passagers, art. 257-267	22	11	14	11	22	19	18	15	24	20	13	13	202
Lignes télég. et télép., art. 367	.....	.....	.....	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	3
Raccordements télég. et téléph., art. 371	.....	.....	.....	1	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2
Croisement de fils télégr., art. 372	.....	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2
Croisement de fils téléphon., art. 372	.....	1	1	.....	.....	1	1	.....	1	.....	12	.....	5
Fil de transmission, croisement, art. 372	.....	1	3	2	1	8	39	11	16	23	.....	4	120
Contrat de téléph., art. 375	2	3	10	5	31	8	15	11	10	7	12	11	125
Canaux, fossés, etc., art. 268-271	1	.....	.....	.....	2	2	.....	1	.....	1	1	.....	8
Tuyaux d'aqueduc, art. 269	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	.....	1	1	.....	4
Ponceaux, art. 269	1	.....	.....	1	2	2	.....	.....	.....	1	.....	.....	7
Passages pour fermes, art. 272-273	2	.....	.....	3	.....	4	.....	2	.....	1	1	.....	13
Casse-pattes, art. 274	1	.....	1	.....	48	.....	.....	.....	1	.....	.....	1	52
Clôturage de l'enceinte, art. 274	.....	.....	.....	1	1	1	1	.....	.....	2	.....	1	7
Paraneiges, art. 203	.....	.....	.....	.....	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2
Ponts, art. 249-251	6	5	16	7	13	17	2	2	11	3	2	4	88
Tunnels, art. 249-251	2	1	1	3	3	1	.....	2	.....	.....	1	.....	14
Stations, art. 188	6	4	24	11	5	10	26	18	12	7	9	6	138
Aménagement des stations, agents	.....	3	6	9	10	2	5	3	5	9	5	7	64
Ouverture de voie ferrée, art. 276-277	1	.....	.....	4	.....	.....	3	4	.....	2	2	3	19

ETAT indiquant le nombre de requêtes faites à la Commission, sous le régime des divers articles de la Loi des chemins de fer, pendant l'année terminée le 31 décembre 1926—*Fin*

Articles de la loi des ch. de fer	Janv.	Fév.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Totaux
Etat de la voie ferrée, art. 283	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	1	.....	.....	2	.....	4
Matériel roulant, art. 298-301	1	1	4	1	1	1	.....	.....	.....	1	1	.....	11
Service des trains	2	9	3	9	8	.....	.....	1	.....	1	2	4	39
Mouvement des trains, art. 287	.....	4	2	6	5	2	3	2	1	6	2	.....	33
Commodités pour le trafic, art. 312	2	.....	9	13	8	9	4	4	4	5	7	1	66
Rapports sur accidents, art. 285-286	46	38	48	37	38	46	65	68	69	81	68	74	678
Incendies dus aux locomotives, art. 281-7-387	.....	1	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2
Règlements relatifs aux péages, art. 323	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3	3	6
Nivellement des péages, art. 314-321	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1
Classification des marchandises, à 322	.....	1	1	.....	2	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6
Tarifs rejetés, art. 325	1	2	9	1	.....	1	1	1	2	.....	5	2	25
Tarifs réglementaires des voyageurs, art. 334	2	13	6	1	.....	1	1	.....	.....	.....	1	.....	25
Tarifs locaux des voyageurs	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1
Rajustement des tarifs	15	6	12	9	7	4	5	7	2	7	5	2	81
Tarifs spéciaux de marchandises, art. 331	1	.....	.....	1	.....	.....	.....	1	.....	3	2	1	9
Tarifs spéciaux de voyageurs, art. 335	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	1	2
Tarifs mixtes, art. 336-341	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1
Dispositions concernant le transport, art. 344-348	4	9	6	3	2	3	2	.....	.....	6	1	2	38
Tarifs de messageries, art. 360-366	2	1	1	1	1	.....	1	.....	.....	.....	3	.....	10
Transport par messageries, art. 364	2	5	7	4	5	5	5	1	.....	3	1	4	42
Tarifs de téléphone, art. 375	2	4	.....	.....	.....	2	.....	.....	.....	.....	1	.....	9
Conventions de fusionnement, art. 151-153	.....	.....	.....	.....	1	.....	1	.....	.....	.....	1	.....	3
Contrat de trafic, art. 154	.....	.....	1	.....	.....	1	.....	.....	1	.....	.....	2	5
Statistiques et rapports, art. 379-384	1	.....	1	1	1	1	.....	.....	1	1	.....	1	8
Réclamations et remboursements	.....	1	2	1	3	1	1	4	2	.....	2	.....	17
Enquêtes	6	4	6	1	3	4	5	2	3	3	2	6	45
Requêtes	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	3
Plaintes	37	132	57	60	36	20	18	23	17	23	61	21	505
Divers	3	7	6	4	3	2	5	1	.....	.....	5	4	40
Totaux	212	322	322	272	328	248	272	246	226	267	301	243	3,259

ANNEXE "A"

PRINCIPAUX JUGEMENTS RENDUS PAR LA COMMISSION PENDANT L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1926.

PLAINTE FORMULÉE PAR LA "STANDARD LUMBER LIMITED COMPANY", DE WESTON (ONTARIO), RELATIVEMENT AUX TARIFS DE PETITE VITESSE SUR LE CHARBON ET LE COKE.

Jugement rendu par le commissaire en chef adjoint, le 14 janvier 1926, auquel s'est rallié M. le commissaire Boyce.

Suivant le témoignage des requérants, il y a entre Mount-Dennis et Weston une distance d'un mille et trois dixièmes. Il n'y a pas de bâtiments de gare à Mount-Dennis, mais simplement une gare de remisage. De Black-Rock à Mount-Dennis, le tarif sur l'anthracite et le coke est de $1.15 et $1.40 la tonne nette respectivement, au regard de $1.45 et $1.90 à Weston.

On a fait valoir à l'enquête,—et cela n'a pas été contesté,—que, du point de vue de l'exploitation, il n'y a ici qu'une solution de continuité, étant donné qu'il n'existe entre les deux endroits qu'un seul champ vacant d'une étendue de quelques centaines de verges.

L'administration du chemin de fer dit, dans la correspondance qu'elle a adressée en réponse aux demandes des requérants, que la tarification indique que Mount-Dennis a droit aux tarifs zoniers de Toronto. Elle soutient de plus qu'il doit y avoir une ligne de démarcation dans l'élaboration des tarifs de marchandises, c'est-à-dire, pour le cas qui nous occupe, des tarifs de zone.

Les requérants ont déclaré qu'au delà de Weston les endroits les plus rapprochés où l'on trouve éventuellement des parcs à charbon en sont éloignés de sept ou huit milles. Citons notamment Malton, sur le chemin de fer National du Canada, et Woodbridge sur le réseau du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Mount-Dennis est situé à proximité de la limite nord-ouest de la cité de Toronto, mais en dehors des confins de la cité. Il a déjà été indiqué que la ville de Weston est adjacente à Mount-Dennis. Il se trouve des parcs à charbon à chacun de ces endroits. Entre les points les plus rapprochés des parcs à charbon de Mount-Dennis et de Weston il y a un espace d'environ un mille.

Le témoignage rendu par les représentants du chemin de fer démontre que l'on a accordé le tarif de tête de ligne de Toronto à l'endroit connu aujourd'hui sous le nom de Mount-Dennis, il y a environ sept ans, lorsque la *Canadian Kodak Company* y établit son industrie. A la date de son établissement dans cette localité, il n'y avait à Mount-Dennis, alors inconnu dans le temps, que des terres en culture.

Au cours de l'enquête, on a débattu la question ainsi qu'il suit:—

LE COMMISSAIRE EN CHEF ADJOINT: Mais ce tarif était sur le pied de 5 p. 100. La Commission a constaté que le prix de Toronto a été maintenu à un très bas niveau par la concurrence fluviale. Mount-Dennis se trouvait en dehors du territoire soumis à la concurrence fluviale, et, lorsqu'on étendit l'exploitation du réseau jusqu'à cet endroit, on y introduisit la tarification de base de Toronto, laquelle était, au jugement de la Commission, plus basse que de raison, si l'on tient compte des effets de la concurrence fluviale.

M. MCDONALD: Mount-Dennis n'était réellement pas une municipalité alors.

LE COMMISSAIRE EN CHEF ADJOINT: Cet endroit se trouvait en dehors des limites de Toronto et, plus tard, en raison de son importance industrielle, on lui appliqua, par extension, le tarif de Toronto. Dans l'exercice de votre pouvoir discrétionnaire, vous avez introduit à Toronto une certaine tarification de base dont l'assiette reposait à juste titre sur les conditions de la concurrence fluviale. Il ne fut pas alors question de Mount-Dennis qui n'existait pas. Ultérieurement, vous avez, en exerçant votre pouvoir discrétionnaire, accordé les bénéfices de la tarification de Toronto à Mount-Dennis où cette concurrence ne se faisait pas sentir. N'est-ce pas un fait? Je ne tiens qu'à me renseigner là-dessus.

Il n'y a pas été fait d'exception, comme on l'a indiqué ci-haut.

On a allégué à l'enquête, qu'il y avait une différence dans le coût de l'exploitation entre Mount-Dennis et Weston. Il faut se rappeler cependant, eu égard à l'explication fournie par le chemin de fer quant aux conditions qui ont motivé l'inclusion de Mount-Dennis dans la zone tarifaire de Toronto, que l'on n'a pas produit de preuves tendant à établir de parallélisme dans le coût d'exportation entre Mount-Dennis et les endroits adjacents du terminus de Toronto.

Lorsque la question de la différence du coût a été soulevée, l'occasion fut offerte au chemin de fer de présenter un exposé des faits sous réserve de le faire contrôler à la Commission par la division de l'exploitation. Celle-ci a donc examiné l'affaire.

En ce qui concerne le coût, le réseau a adressé à la Commission la lettre suivante:

> Me reportant de nouveau à votre lettre du 2 du mois courant, je dois vous dire que j'ai reçu l'information suivante du gérant de notre trafic des marchandises:
>
> Notre service de l'exploitation et du génie, de Toronto, a examiné cette question et il résulte de ces constatations, me dit-on, que la remorque moyenne à partir de Mimico, notre gare de l'ouest, et à destination des diverses stations terminales de Toronto est de 9.5 milles, alors que la remorque de Mimico à Weston est de 13.58 milles. Ainsi l'écart au-dessus de cette moyenne, pour ce qui regarde Weston, calculé sur le coût moyen par wagon-mille jusqu'aux stations terminales de Toronto, notamment 61 cents, représenterait pour la différence de parcours, en tenant compte du retour à vide du wagon de Weston, la somme de $4.98 de plus que le coût moyen de la manutention des wagons jusqu'aux stations terminales de Toronto.
>
> Si, toutefois, l'on se base sur la différence de distance réelle entre Mount-Dennis et Weston, à raison de 61 cents par mille, cela ne donnerait que 95 cents par wagon, bien qu'il ne soit guère raisonnable d'établir un service comportant un mille et 56 centièmes, y compris naturellement les opérations terminales, sur une moyenne de 9.5 milles.
>
> J'ose cependant exprimer l'opinion que dans l'élaboration du tarif de Weston, on ne saurait en toute équité s'inspirer du coût additionnel d'exploitation. Par exemple, chacun sait et admet, je crois, que le coût d'aiguillage de 1 cent les 100 livres qu'on nous accorde pour le garage des wagons à marchandises du chemin de fer du Pacifique, à l'un quelconque des points de nos stations terminales de Toronto, est loin de couvrir les frais de manutention; et si l'on doit remanier le tarif actuel de Weston, nous suggérons qu'il soit fixé à un chiffre non inférieur au tarif de Toronto-Ouest ou de Mount-Dennis, accru au moins du coût d'aiguillage de 20 cents la tonne mentionnée ci-haut.

Comme il a été remarqué plus haut, on a dit que la distance entre Mount-Dennis et Weston était d'un mille et trois dixièmes. On a déclaré ensuite qu'entre Weston et Mount-Dennis il y avait une distance d'un mille et 56 centièmes, la différence n'est pas très sensible, il est vrai. La distance de Mimico à Weston est, d'après la lettre susdite, de 13.58 milles. Cependant, d'après l'indicateur du chemin de fer, il y aurait, des gares de remisage de Mimico à Weston, une distance de 13.74 milles. On s'est basé sur ce parcours dans le calcul qui suit:

Si l'on déduit 1 mille et 56 centièmes du chiffre ci-haut, on obtient 12.18 comme nombre de milles entre les gares de remisage de Mimico et Mount-Dennis. A raison de 61 cents par wagon-mille, tel que le porte l'exposé du réseau, il y aurait entre Mimico et Mount-Dennis un coût par wagon de $8.38, et de Mimico à Mount-Dennis un coût de $7.44. En prenant un wagon de 40 tonnes, on obtiendrait, dans le cas de Weston, un coût par tonne de 20.95 cents et de 18.6 cents pour Mount-Dennis, soit une différence de 2.35 cents la tonne.

Règle générale, les wagons sont transférés, par voie d'aiguillage, de Mimico à Bathurst-Street-Junction, distance de 6.21 milles. De là, ils sont dirigés sur Mount-Dennis et Weston par le train local à marchandises de Stratford. Il y a donc ici deux éléments à considérer: le coût d'aiguillage par wagon-mille et le coût par wagon-mille du service du train local à marchandises.

Le coût par wagon-mille du trafic des trains des chemins de fer Nationaux du Canada dans la région du Centre, déduction faite du loyer, du matériel ou de l'intérêt sur le placement, est de 12.967 cents. La distance de Mimico à Bathurst-Street-Junction, notamment 6.21 milles s'applique aux deux. Au tarif

de 61 cents par wagon-mille, on obtient un chiffre de $3.78. Entre Bathurst-Street-Junction et Mount-Dennis, il y a une distance de 5.97 milles. Au prix de 12.967 cents par wagon-mille, on a ainsi un facteur de 77 cents. Pour la distance de Bathurst-Street-Junction à Weston, notamment 7.53 milles, il y a un facteur de 97 cents.

Le coût ainsi calculé entre Mimico et Mount-Dennis égale donc $3.78 plus 77 cents, c'est-à-dire $4.55. De Mimico à Weston, le coût sera de $3.78 plus 97 cents, c'est-à-dire $4.75.

On a calculé qu'en moyenne le trajet entre Bathurst-Street-Junction et Weston et Mount-Dennis exige deux jours; de sorte qu'une taxe de $2 par jour peut être ajoutée aux chiffres susmentionnés. Cela nous donnera un coût par wagon de $6.55 à destination de Mount-Dennis et de $6.75 à destination de Weston. En se basant sur un chargement moyen de 40 tonnes par wagon la différence du coût ainsi calculé entre ces deux endroits est d'un demi-cent par tonne.

On a fait mention pendant l'audition de la cause du fait que malgré des différences variées au point de vue de la distance il y avait un certain nombre d'endroits dans le groupe terminal de Toronto qui comportaient un trajet plus considérable que pour Weston. Les distances de Bathurst-Street-Junction aux divers endroits compris dans le terminus de Toronto et à Weston sont comme suit:—

Danforth	6.4	Mount-Dennis	6.1
Davenport	3.6	Oriole	12.3
Davisville	9.4	Parkdale	1.3
Don (rue Cherry)	2.7	Swansea	3.6
Leaside	15.6	Toronto (Gare Union)	1.0
Mimico	5.6	West Toronto	3.9
		Weston	7.4

A l'exception de Weston tous les endroits susdits sont assujétis au même tarif de Toronto sur la houille anthracite, soit $1.15 la tonne nette, de Black-Rock à Suspension-Bridge. On observera que le trajet est moins considérable pour se rendre à Weston qu'à destination de Davisville, Leaside et Oriole.

Dans la cause de *Galbraith Coal Co. contre le C.P.R., 10 C.R.C., p. 325* il a fallu envisager une situation au cours de laquelle, comme résultat de l'observation trop rigoureuse du parcours milliaire, il y a eu une brusque réduction des tarifs sur les expéditions provenant des centres producteurs et ayant une destination commune, vu que la différence du parcours milliaire entre les divers endroits d'expédition était légère. La compagnie de chemin de fer, *p. 335,* a reçu l'ordre de remédier à ces anomalies; et elle a aussi reconnu, *p. 331,* que lorsque le trajet entre certains endroits offrait peu de différence la compagnie était alors justifiable d'imposer un même tarif sur les expéditions provenant de deux endroits différents vers une destination commune.

Voir aussi *Great West, Byers Mine Coal Co., and Edmonton Collieries contre le G.T.P. 23, C.R.C., p. 175.*

D'après les faits soumis, je suis d'avis que pour la houille et le coke à destination de Weston, ce dernier endroit devrait bénéficier du même tarif que pour Mount-Dennis.

REQUÊTE DE L'ASSOCIATION DES COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER DU CANADA CONCERNANT L'ORDONNANCE ENJOIGNANT AUX TRAINS DE MODÉRER LEUR VITESSE AUX CROISEMENTS DES PASSAGES À NIVEAU.

Jugement du commissaire Boyce, du 15 janvier 1926, approuvé par le commissaire en chef, le commissaire en chef adjoint et le commissaire Boyce.

Lors de l'audition de cette cause il a été question de l'interprétation à donner à l'article 309, paragraphe (c) de la Loi des chemins de fer, qui se lit comme suit:—

309. Aucun train ne peut traverser, à une vitesse de plus de dix milles à l'heure,—

(*c*) une voie publique à un passage à niveau, s'il est arrivé, à ce passage à niveau subséquemment au premier jour de janvier mil neuf cent cinq, un accident à une personne se servant de ce passage ou à un véhicule le traversant, ou à un animal monté ou conduit sur ce passage, causé par un train en mouvement et qui a occasionné des blessures corporelles à cette personne ou à une autre personne se servant de ce passage à niveau, ou qui a entraîné sa mort, et tant que ce passage n'aura pas été protégé au gré de la Commission;

Effectivement on a entendu de nouveau l'argument se rapportant au jugement sommaire de la Commission du 9 octobre 1922, approuvé par tous les commissaires et auquel on peut se rapporter. Voir Jugements et Ordonnances de la Commission, vol. 12, 15 octobre 1922, p. 153.

La chose survint à la suite de la communication de M. W.-C. Chisholm, C.R., alors avocat général du réseau du Grand Trunk, en date du 5 janvier 1923, demandant à la Commission si elle était d'avis qu'il fût nécessaire, conformément à l'ordonnance générale n° 77 du 30 mai 1911, d'ordonner de ralentir la vitesse des trains aux endroits protégés par un gardien, ou par des barrières et un gardien, où un accident est arrivé occasionnant des blessures corporelles à une personne se servant de ce passage à niveau ou entraînant sa mort.

On informa M. Chisholm, le 11 janvier 1923, que les circonstances semblaient indiquer que les compagnies de chemins de fer avaient le choix de nommer un gardien, provisoirement, et que cette forme de protection était acceptée au lieu d'un ordre de ralentir la vitesse des trains, comme la loi exige.

Plus tard, le 26 novembre 1924, l'officier en chef du service d'exploitation de la Commission informa cette dernière que les Chemins de fer Nationaux du Canada n'observaient pas la décision susmentionnée de la Commission, du 9 octobre 1922, concernant l'ordonnance enjoignant aux compagnies de chemin de fer de placer des avis de modérer la vitesse des trains aux passages protégés par des gardiens ou des barrières et, le 29 novembre 1924 on a écrit aux chemins de fer Nationaux du Canada leur signalant que cette partie des instructions de la Commission n'était pas observée et que le jugement en question "confirme la pratique qu'à la suite d'un accident ces restrictions s'imposent dans tous les cas tant que ce passage n'aura pas été protégé au gré de la Commission."

Dans la suite, l'affaire fut reprise par M. Fraser, C.R., avocat des Chemins de fer Nationaux, qui soumit des représentations à l'effet que dans le cas d'un passage déjà protégé par un gardien où un accident arrive, la présence de ce gardien, en conformité de l'Ordonnance générale n° 77, constitue une forme de protection suffisante pour en rendre les dispositions inopérantes et que le passage en question est de fait protégé au gré de la Commission.

Le 15 décembre 1924, on informa M. Fraser qu'en application des dispositions de l'Ordonnance générale n° 77 il faut tenir compte des dispositions du jugement de la Commission du 9 octobre 1922 en ce qui en concerne les effets sur ces passages où un accident arrive, selon que ces passages sont (a) sans protection ou (b) protégés autrement que par un gardien. Et si un passage était protégé par un gardien au moment d'un accident, conformément au jugement de la Commission du 9 octobre 1922, ce passage serait donc tenu "en suspicion" en conséquence de l'accident et il faudra émettre l'ordre de faire ralentir l'allure des trains tout comme si le passage était sans protection ou protégé autrement que par un gardien.

Le 27 décembre 1924, on informa les Chemins de fer Nationaux que si leur intention était de maintenir leurs objections la Commission fixerait une date pour l'audition de la cause, et cela comme question d'intérêt général, afin que les autres compagnies de chemins de fer intéressées y soient entendues. L'affaire fut ensuite reprise le 10 février 1925 par l'Association des chemins de fer du Canada et, le 14 février, il fut fait allusion aux lettres et jugements antérieurs comme susdit et, l'Association des chemins de fer ayant manifesté le désir d'être entendue, une audience fut décidée et la question a été discutée à fond avec l'avocat représentant l'Association des chemins de fer du Canada, les

Chemins de fer Nationaux du Canada, le chemin de fer Canadien du Pacifique, la compagnie du chemin de fer *New York Central*, la compagnie du chemin de fer *Michigan Central* et le Comité législatif canadien de la Fraternité des ingénieurs mécaniciens de locomotives. Depuis l'audience, l'avocat du chemin de fer Canadien du Pacifique a soumis des représentations par écrit. Vu tout ce qui a été déclaré dans le jugement sommaire rendu par la Commission sur cette question, le 9 octobre 1922, et vu aussi les dispositions statutaires non équivoques contenues à l'article 309 (c), il m'a été impossible, après avoir écouté tous les arguments présentés, de modifier les vues que j'ai exprimées dans le jugement en question.

Si l'article 309 (c) signifie quelque chose, il comporte une prohibition statutaire, que la Commission ne peut pas modifier, imposée à tout train traversant un passage à niveau à une vitesse de plus de dix milles à l'heure, s'il est arrivé, audit passage à niveau, subséquemment au 1er janvier 1905, un accident à une personne se servant de ce passage ou à un véhicule le traversant, ou à un animal monté ou conduit sur ce passage, causé par un train en mouvement et qui a occasionné des blessures corporelles à cette personne ou à une autre personne se servant de ce passage à niveau, ou qui a entraîné sa mort, "et tant que ce passage n'aura pas été protégé au gré de la Commission." Cet article est rédigé sous forme mandative, s'il veut dire quelque chose, et ses dispositions ne sont pas soumises au pouvoir discrétionnaire de la Commission.

Quant à la signification ou à l'interprétation de l'article, en ce qui a rapport au point impliqué dans la présente requête, l'intérêt se concentre à la dernière partie de l'article, savoir les mots "unless and until" *such crossing is protected to the satisfaction of the Board.*

Il m'est bien difficile de concilier les prétentions de l'avocat avec les termes emphatiques de l'article cité. Ils ont déjà été discutés dans le jugement non officiel de la Commission. L'avocat des chemins de fer allègue que ces mots ne doivent pas s'interpréter dans le sens du jugement de la Commission mais qu'ils signifient que si, au moment de l'accident, tel que visé audit article, il y existe déjà une protection formelle au passage à niveau au gré de la Commission ce passage est au sens de l'article, "protégé au gré de la Commission."

Bien que la question ait été traitée dans tous ses détails au cours du jugement précité de la Commission,—lequel ne devrait pas être modifié, je crois,—je voudrais appuyer, en vue d'élargir le sens de cet article, sur le fait que si un accident arrive à un passage qui a été protégé au gré de la Commission, cette protection, sous forme soit d'un gardien ou de barrières, soit de sonnerie ou pendules indicateurs, ayant été maintenue depuis plusieurs années sans qu'il y survienne d'accident, ce passage en conséquence de cet accident n'est "pas protégé au gré de la Commission", mais la question de l'efficacité du genre de protection existant au passage, ou à l'époque que cette protection a été établie au gré de la Commission, est soulevée par le fait même de cet accident. Comme exemple le plus frappant nous pourrions prendre peut-être le cas d'un passage protégé par un gardien. Un gardien est installé à un passage et longtemps peut-être après son installation un accident arrive au passage ainsi protégé. On soumet l'argument, sur lequel on appuie particulièrement, à l'effet que puisque le gardien était là au moment de l'accident et que ce fait constituait une forme de protection au gré de la Commission, en conformité de l'ordonnance générale n° 77, il ne devrait être émis aucune ordonnance prescrivant de ralentir la vitesse des trains parce que la présence d'un gardien constitue une protection aux yeux de la Commission. Cet argument ne saurait convaincre à cause des mots "*unless and until such crossing is protected to the satisfaction of the Board* (et tant que ce passage n'aura pas été protégé au gré de la Commission)". Si le passage est protégé, comme susdit, ou de n'importe quelle autre manière, et qu'un accident arrive, le genre de protection est mis en cause, tel que le comporte le jugement non officiel de la Commission, et toute la situation concernant la sûreté du passage est impliquée par

le fait de cet accident et la question des attributions de la Commission est soulevée par le fait de l'accident afin de pouvoir déterminer si le passage est convenablement protégé et si les mesures de protection pour la sûreté du public se servant de ce passage sont dûment observées. Par conséquent, si je ne fais erreur en lisant le langage non équivoque de l'article, il y a matière à délibérer au sujet de toute forme de protection dès qu'un accident est survenu à ce passage avec ou sans protection. Si le passage est protégé, cette protection, quelle qu'elle soit, est en suspicion, et l'enquête de la Commission doit déterminer si cette forme de protection est adéquate ou non. Si le passage n'est pas protégé, il y a lieu aussi de considérer les divers degrés de vitesse à laquelle il est permis au trafic de traverser la voie publique tandis que de son côté la Commission doit décider quel genre de protection, s'il y a lieu, est nécessaire et adéquate pour les conditions signalées à l'attention de la Commission au cours de son enquête sur les causes de l'accident. Par conséquent, l'accident constitue le fait qui, en conformité de l'article 309 (*c*), soulève le point de savoir, dans le cas d'un passage sans protection, si une protection quelconque est nécessaire et s'il en est ainsi quel genre de protection il faut établir, et dans le cas d'un passage protégé, si la protection d'une forme au gré de la Commission à l'époque où cette protection a été établie est ou n'est pas manifestement inadéquate ou insuffisante à cause des faits entourant l'accident au sujet duquel la Commission doit faire enquête. Par conséquent, les mots *"unless and until such crossing is protected to the satisfaction of the Board* (tant que ce passage n'aura pas été protégé au gré de la Commission)" sont inclus dans cet article. L'avocat plaida contre ce que je crois être une interprétation non équivoque de ces mots. On allégua que ces mots—*unless and until*—ne sont simplement que l'expression *"unless"* renforcée. Je ne puis accepter cette interprétation d'après leur sens conjoint et relatif. Si on avait employé seulement le mot *"unless"* l'argument soumis aurait pu avoir plus de force bien que, si on l'envisage suivant l'intention de tout l'article en général, je ne crois pas que l'argument en ait été plus concluant. Mais la réunion des mots *"unless and until"* fait ressortir tout ce qui a été dit avant et au cours du jugement de la Commission au sujet de l'intervalle qui doit nécessairement avoir lieu comme conséquence de l'accident pour ce qui concerne la forme de protection et le doute soulevé au sujet de la suffisance de cette protection par les circonstances de l'accident.

En consultant le dictionnaire je constate que les mots *"unless"* signifie: si ce n'est pas un fait que (*if it be not a fact that*). Je vois aussi que les mots *"until"* veut dire "jusqu'au moment où (*up to the time that*)". Par conséquent, en faisant l'application de ces mots suivant leur signification officielle, les restrictions concernant la vitesse des trains doivent s'appliquer (*a*) "if it be not a fact that" (unless), et (*b*) *"up to the time that"* (unless) *"such crossing is protected to the satisfaction of the Board"* "si ce n'est pas un fait et jusqu'au moment où le passage aura été protégé au gré de la Commission." Je crois que le mot *"until"*, appliqué suivant le sens qui doit lui être donné, indique clairement une condition à venir dont il fait mention dans le jugement sommaire de la Commission et que l'on amplifie dans la présente. Il comporte une certaine époque à laquelle la Commission devra exprimer sa satisfaction au sujet de la présente protection (dans le cas d'un passage protégé) en la déclarant satisfaisante et adéquate. La réunion de ces deux mots implique clairement que la Commission doit rendre une nouvelle décision en remettant à l'étude la question de la suffisance d'une forme quelconque de protection et de la décision en vertu de laquelle elle a été établie et que, tant que (*up to such time as*) cette décision n'aura pas été rendue, comme conséquence de l'enquête découlant de l'accident, les restrictions concernant la vitesse imposées par la loi demeurent applicables. Les compagnies de chemin de fer ont sans doute à subir des désagréments, des ennuis et des dépenses par suite de l'interruption et du ralentissement du trafic. Dans le cas de plusieurs accidents survenant à des passages protégés, on a constaté, comme résultat des

enquêtes poursuivies touchant les causes de l'accident et les conditions existant au passage en question ainsi que la suffisance des mesures de protection, que la protection déjà établie en cet endroit est suffisante, et, dans ces cas, les restrictions concernant la vitesse imposées par la loi sont levées par une ordonnance de la Commission déclarant que le passage est suffisamment protégé au gré de la Commission. Mais la réponse à cette plainte bien fondée c'est que nous avons affaire à des dispositions statutaires ne laissant aucune discrétion à la Commission; telle est mon opinion ainsi que celle de la Commission, telle qu'exprimée dans la décision non officielle susmentionnée, en ce qui concerne les restrictions statutaires relativement à la vitesse du trafic. Nous avons là une interruption statutaire mécanique du trafic qui doit traverser cet endroit à une vitesse de pas plus de 10 milles à l'heure. En attendant, l'enquête de la Commission est sujette à la décision de la Commission après qu'elle aura pris connaissance de tous les faits signalés à son attention relativement à la condition dangereuse du passage et aux causes de l'accident. Le devoir de la Commission dans des cas semblables, c'est de tenir une enquête et en arriver à une décision aussi promptement que possible afin de réduire au minimum les ennuis qui doivent nécessairement exister temporairement au cours de cette enquête.

Je crois qu'il est évident que toute autre interprétation donnée à cet article aurait pour effet de contrecarrer les intentions mêmes de la loi qui désire maintenir la sécurité du public aux passages à niveau. Les mesures de protection, ordonnées par la Commission, qui étaient suffisantes dans le temps qu'elles furent imposées, peut-être il y a bien longtemps, peuvent devenir, à cause d'un trafic plus intense sur la voie publique ou par chemin de fer, des routes mieux construites et du plus grand nombre d'automobiles en circulation, tout à fait insuffisantes; et cependant si un accident arrivait, on prétend qu'il ne faudrait pas imposer de restrictions relativement à la vitesse, qu'on devrait s'en tenir à l'ancienne forme de protection et ne rien changer aux conditions après cet accident. La sécurité du public exige qu'il est essentiel de donner à cet article la plus large interprétation si la rédaction en est équivoque, ce que je ne suis pas prêt à admettre.

Je suis d'avis que la décision antérieure de la Commission est une décision juste, applicable à l'article de la loi tel qu'il est rédigé, et je me trouve dans l'impossibilité de céder aux arguments ingénieux qui nous furent présentés pendant l'audience en vue de nous amener à la modifier. L'effet de cette décision a été communiqué aux compagnies de chemin de fer, et je suis d'avis qu'elle devrait être confirmée et que les chemins de fer devraient l'observer dans l'intérêt de la sûreté publique.

McLEAN, COMMISSAIRE EN CHEF ADJOINT:

Je partage cette opinion. Il est évident, je crois, qu'aux termes de l'article 309, et plus particulièrement du paragraphe (c) de cet article, la vitesse ne doit pas dépasser dix milles à l'heure, là où il est arrivé un accident, "tant que ce passage n'aura pas été protégé au gré de la Commission." Je ne puis pas faire mienne l'opinion voulant interpréter cet article comme signifiant que, parce qu'un système de protection aura été trouvé satisfaisant, on puisse affirmer d'une manière générale que cette protection satisfaisante s'applique à tous les cas qui pourront se présenter dans la suite.

Là où il existe un système de protection trouvé satisfaisant par la Commission il peut arriver qu'au point de vue de l'exploitation certains inconvénients naissent du fait de vouloir appliquer la vitesse permise lorsque l'accident est arrivé après l'installation du système de protection trouvé satisfaisant par la Commission. Tout de même il est évident que la Loi des chemins de fer veut dire que là où il arrive un accident la Commission doit peser les faits et que, tant que cela n'a pas été fait et que la Commission n'a pas déclaré que le système de protection est satisfaisant, l'article portant sur la vitesse permise doit être

appliqué. Aux termes de cet article, chacun des cas doit être étudié distinctement. Il se peut que là où il est arrivé un accident la Commission ait ordonné l'installation d'une sonnerie ou d'un pendule avertisseur; il se peut également qu'un autre accident se produise et que la Commission constate la nécessité d'un système de protection plus efficace.

Puisque la loi décrète que la vitesse permise doit toujours s'appliquer tant que ce passage n'aura pas été protégé au gré de la Commission, il m'est impossible de trouver un prétexte nous permettant de dire qu'un système de protection trouvé satisfaisant par suite de faits particuliers puisse autoriser le chemin de fer à ne plus tenir compte de la vitesse permise lorsqu'il se produit un autre accident.

J'admets qu'il en résulte certains inconvénients; mais le moyen de faire disparaître ces inconvénients est de donner à la Commission un pouvoir discrétionnaire aux termes de cet article, pouvoir qu'elle ne possède pas actuellement.

PLAINTE DE L'ASSOCIATION DES CONTRIBUABLES DE COWICHAN AU SUJET DE LA COMPAGNIE DE TÉLÉPHONE DE LA COLOMBIE BRITANNIQUE

Jugement du commissaire Boyce en date du 22 janvier 1926, approuvé par le commissaire en chef adjoint, le commissaire Oliver dissident

Le COMMISSAIRE BOYCE:

Cette plainte a eu pour point de départ une lettre de M. C. Wallich, secrétaire honoraire de l'Association des contribuables de Cowichan, en date du 6 février 1923, dans laquelle il se plaint du projet de la compagnie de téléphone de tracer une ligne de démarcation arbitraire entre les séries de Cobble-Hill et de Duncan, et dans laquelle il demande à la Commission de n'émettre aucune ordonnance sans permettre à l'Association d'exposer ses vues sur cette question.

Le 12 février 1923, feu le Commissaire en chef a fait savoir à M. Wallich que, par suite du fait que cette plainte avait trait aux opérations de régie interne de la compagnie de téléphone et par suite du fait également que les pouvoirs de la Commission sont restreints aux questions relatives aux taxes et aux tarifs, il ne croyait pas que la Commission eût juridiction en la matière.

Le plaignant n'a fait aucune autre démarche jusqu'au 20 août 1925 où la Commission a reçu une lettre de M. Wallich, au nom de l'Association des contribuables de Cowichan, demandant à la Commission de lui permettre de faire valoir ses griefs lors de la prochaine séance de la Commission à Victoria, invoquant le fait qu'il existait beaucoup de ressentiment dans tout le district à propos de remaniement arbitraire des lignes de démarcation des zones voisines. Cette plainte avait trait à la question des taxes, mais se limitait à la taxe de longue distance de dix cents pour un appel entre les deux séries de Cobble-Hill et de Duncan. Une copie de cette plainte a été envoyée à la compagnie de téléphone le 2 septembre dernier avec demande de faire tenir une réponse portant sur l'équité des taxes imposées.

Le 9 octobre dernier, les plaignants ont de nouveau été avertis que la Commission avait invariablement décidé dans plusieurs cas qu'aux termes de la loi des Chemins de fer sa juridiction se limitait, pour ce qui concerne les compagnies de téléphone, aux taxes et tarifs et qu'elle n'était aucunement autorisée à s'enquérir des faits ou à rendre une décision touchant les questions d'exploitation ou de service—questions qui pouvaient comporter, de temps en temps, des modifications des lignes de démarcation des zones, si ce n'est qu'en autant qu'il s'agissait de l'équité des taxes et des taux que comportaient ces modifications, et, même dans ce cas, dans la mesure seulement où il s'agissait de ces taxes ou taux.

On a alors fait savoir au plaignant qu'une copie de la plainte en date du 20 août avait été envoyée à la compagnie de téléphone et que la compagnie de téléphone avait fait tenir sa réponse dans la lettre du 17 septembre, lettre dont

une copie était envoyée aux plaignants. On demandait de plus aux plaignants de répondre à cette lettre mais de restreindre cette réponse à la seule question de l'équité des taxes et des taux. La Commission désirait encore savoir si, par suite de l'exposé soumis et par suite des pouvoirs restreints de la Commission dans cette affaire, les plaignants voulaient encore se présenter devant la Commission.

Le 31 octobre dernier, les plaignants ont demandé télégraphiquement d'être admis à une séance de la Commission, ce qui a été accordé, et qui a eu lieu à Victoria, le 18 novembre 1925.

J'ai appuyé assez longuement sur la correspondance échangée avant l'audience dans le but de mettre en lumière les conditions et les limitations que la Commission, par suite de sa juridiction restreinte, devait invoquer dans l'étude de la plainte de manière que cette plainte soit étudiée dans la séance et restreinte aux questions ressortissant à la Commission, c'est-à-dire l'équité des taxes et des taux dont il est ici question.

Les faits sont bien simples et ne diffèrent pas de ceux dont il est question dans des cas de ce genre. La série Duncan a été créée il y a plusieurs années, longtemps avant l'établissement de la série de Cobble-Hill. Cette dernière a été établie, dit-on, dix années après l'autre.

On s'est plaint à la compagnie de téléphone du service des deux séries de Cobble-Hill et de Duncan. Comme d'habitude, un certain nombre des griefs émanaient de l'Association des détaillants de Cobble-Hill, laquelle se plaignait du fait qu'il se trouvait dans la série de Duncan des personnes qui devraient se trouver dans la série de Cobble-Hill. Cela veut dire que l'Association des détaillants de Cobble-Hill désirait anxieusement grouper le plus grand nombre possible d'abonnés dans la série de Cobble-Hill en vue d'augmenter le chiffre d'affaires des magasins de la série de Cobble-Hill.

Il semble bien que la Compagnie de téléphone ait fait un examen soigneux et complet du territoire couvert par les deux séries dans le but de remanier les lignes de démarcation des séries conformément aux exigences du commerce de chacune d'elles, désirant, je crois bien, pour autant que la chose serait possible, donner le meilleur service dans des conditions en quelque sorte difficiles.

Les plaignants dont nous nous occupons ici s'opposent à ce qu'on les fasse sortir de la série Duncan pour les faire entrer dans la série de Cobble-Hill. D'un autre côté, prenant une attitude contraire, l'Association des détaillants de Cobble-Hill, dans une lettre adressée à la compagnie de téléphone et datée du 19 juillet 1923 s'oppose de nouveau énergiquement, après l'avoir fait verbalement, à un remaniement qui ajouterait des abonnés à ceux de la série de Duncan plutôt qu'à ceux de la série de Cobble-Hill. C'est pour faire suite à l'examen fait par la compagnie de téléphone que la nouvelle ligne de démarcation a été tracée, selon que l'indique la carte, entre les zones Duncan et Cobble-Hill et comme résultat, un certain nombre des plaignants qui faisaient autrefois partie de la série Duncan se sont trouvés desservis par la série de Cobble-Hill.

Il ne m'est pas nécessaire, je crois, de procéder à un plus long exposé de l'établissement de la ligne de démarcation fait par la compagnie entre ces deux zones. C'est là une question qui a trait à l'administration interne de la compagnie de téléphone, question sur laquelle la Commission n'a aucun pouvoir sous l'empire de la loi des Chemins de fer. Il semble bien, cependant, que dans l'exercice de son droit discrétionnaire de remanier ses propres zones téléphoniques, la compagnie de téléphone s'est efforcée, dans des conditions difficiles et compliquées, de donner au public et à ses abonnés le meilleur service possible. Il est indéniable que certains usagers du téléphone ont connu des inconvénients et du malaise du fait de cette division. La chose se répète inévitablement chaque fois qu'il s'agit de déterminer les zones téléphoniques. Lorsqu'il s'agit des griefs qui proviennent de cette source, à l'exclusion de la question des taxes, la Commission répond qu'elle est impuissante à faire quoi que ce soit pour y remédier.

Le tarif des taxes établi dans ces zones et auquel les plaignants s'opposent est le suivant pour un service de vingt-quatre heures:—

Service illimité de série	Taux par mois Commerce	Résidence
Ligne individuelle dans un rayon d'un mille du bureau central.....	$3 50	$2 00
Ligne double dans un rayon d'un mille du bureau central.....	.....	1 50
Ligne multiple dans un rayon de plus d'un mille et de moins de 3 milles du bureau central.....	2 50	1 50

En plus de ce tarif, il existe un tarif de longue distance de 10 cents pour cinq minutes et de 5 cents pour chaque période supplémentaire de 5 minutes. Pour les appels de numéro à numéro, ou de poste à poste le taux est de 10 cents pour cinq minutes et de 5 cents pour chaque période de cinq minutes supplémentaires, de personne à personne, 10 cents, pour trois minutes et 5 cents pour chaque minute supplémentaire. Ces taux, au dire de la compagnie de téléphone,—ce qui n'est pas nié d'ailleurs par les plaignants,—sont exactement les mêmes que les taux établis dans vingt-trois autres séries de la compagnie de téléphone de la Colombie britannique où existent des conditions semblables, et tous ces tarifs sont approuvés par la Commission et contenus dans le Tarif n° 7 C.R.C., étant en vigueur depuis pratiquement vingt ans.

Rien dans la preuve soumise n'établissait que le tarif n'était pas raisonnable au regard du service rendu.

Je ne crois pas que l'on puisse attaquer avec succès le tarif sur ce point. La plainte avait trait et se bornait pratiquement aux taxes de longue distance qui n'étaient que les tarifs résultant naturellement du remaniement des zones. Il n'est que naturel que ceux qui ont à souffrir de la revision des lignes de démarcation se plaignent des inconvénients qu'ils en éprouvent, mais leur plainte dans le cas présent doit se borner aux questions de tarif.

Le représentant des plaignants, M. Wallich, s'est exprimé devant la Commission de la manière suivante:—

> Tous nos abonnés constatent que les tarifs sont augmentés et que le service n'est pas ce qu'il était, bien que de fait ils obtiennent un tarif uniforme un peu moins élevé, mais lorsqu'ils doivent payer les taxes de longue distance ils constatent qu'il leur en coûte plus cher pour la raison bien simple que tous leurs raccordements pour des raisons d'affaires ou de relations sociales se font avec la série Duncan et que lorsque vous en faites le total vous constatez que les tarifs se trouvent considérablement augmentés.

Cette déclaration succincte des plaignants énonce bien clairement que les griefs qu'ils font valoir n'ont trait aux tarifs, par suite de la séparation de la série Duncan, que pour autant qu'il s'agisse des taxes de longue distance. On ne peut soutenir avec succès aucune plainte contre le tarif déjà cité.

Les taxes de longue distance dont il s'agit ici ont été approuvées par la Commission dans plusieurs autres cas et, comme la Commission n'y est pour rien dans les conditions qui résultent du remaniement des zones téléphoniques faisant passer certains abonnés de la série Duncan à la série de Cobble-Hill, l'on ne peut conclure de ce fait que les taxes de longue distance approuvées par la Commission ne sont pas raisonnables. Au reste, ce n'est pas à ce titre qu'on s'y oppose. J'en conclus donc que la plainte n'est pas fondée et qu'elle doit être renvoyée.

Dans le présent cas les conditions ressemblent beaucoup à celles qui ont été exposées dans la plainte de l'Union des Municipalités de la Colombie britannique touchant la nouvelle série établie à Kerrisdale et l'augmentation des taxes de longue distance qui en fut le résultat. Cette plainte a été exposée à la Commission en 1921, et on trouvera la décision de la Commission dans les Jugements et Ordonnances, etc., de la Commission, à la page 325 du volume 11.

On peut également indiquer ici les causes suivantes à l'appui de ce que je viens de dire:—

Tinkess contre la Compagnie de téléphone Bell, 20 C. R. C. 249-Ville de Dundas *et al* contre la Compagnie de Téléphone Bell.—Jugements et Ordonnances de la Commission, vol. 11, page 83.

Plainte de la Corporation de Saanich, C. B., et le Comité de Cadboro-Bay, Cadboro-Bay, C. B., relativement à l'agrandissement de la série téléphonique de Gordon-Head, C. B., Compagnie de téléphone de la Colombie britannique.—Jugements et Ordonnances de la Commission, vol. 15, page 63.

Plainte des villes de Riverside, Tecumseh, et autres, contre la division de la zone de série faite par la compagnie de téléphone Bell dans le district de Windsor et l'augmentation des taux projetée—Jugements et Ordonnances de la Commission, vol. 15 page 263.

Dans ces circonstances, la plainte ne saurait être maintenue et c'est dans ce sens que l'ordonnance sera émise.

Le COMMISSAIRE OLIVER:

Cowichan est une station située sur le chemin de fer Esquimalt-Nanaimo, à 35½ milles au nord de Victoria. Il existe des séries téléphoniques à la station Cobble-Hill, à quatre milles au sud de Cowichan et à Duncan, à quatre milles au nord. Il y a 150 abonnés dans la série Cobble-Hill et 580 dans la série Duncan. Duncan est un centre d'affaires important où l'on trouve des activités commerciales variées qui constituent une ville rurale bien établie. Cobble-Hill est un centre d'affaires bien moins important que Duncan. La série Duncan a été établie plusieurs années avant celle de Cobble-Hill, et les habitants des environs de la station de Cowichan qui désiraient le service téléphonique ont été desservis par la série Duncan en payant les tarifs ordinaires et réguliers.

Un peu avant l'année 1922, une série a été établie à Cobble-Hill et la compagnie a établi une ligne de démarcation entre les séries de Cobble-Hill et de Duncan. A Cowichan la ligne de démarcation faisait pénétrer la série de Cobble-Hill dans le village de Cowichan, laissant la station et les colons établis à l'est, au nord-ouest et au sud-est dans la série Duncan, mais faisant entrer ceux qui étaient établis près de la voie ferrée au sud et au sud-est de la station dans la série de Cobble-Hill. Comme pratiquement tous les abonnés intéressés utilisaient pour leurs affaires la série de Duncan et non celle de Cobble-Hill, le fait de les faire passer d'une série dans une autre eut pour résultat d'augmenter le coût du service téléphonique tandis que l'utilité et l'efficacité du service même s'en trouvaient diminuées. Au lieu d'un tarif mensuel uniforme pour toutes les communications avec la série Duncan comme autrefois, il fallait débourser dix cents à l'occasion de chacune de ces communications. La série Duncan donne un service de vingt-quatre heures tandis que le service de Cobble-Hill ne s'étend que de 7 heures du matin à 10 heures du soir.

Les plaintes dont nous avons entendu l'exposé portaient sur cette augmentation du coût du service, ce à quoi s'ajoutait une utilité moindre.

La Compagnie de téléphone de la Colombie britannique avait alors des représentants qui ont admis l'exactitude des faits que je viens d'exposer. Cette compagnie n'a pas prétendu qu'il y avait eu défaut de la part des abonnés intéressés ou que l'augmentation du coût et l'infériorité du service dont on se plaignait étaient dues à des frais ou à des dommages subis par la compagnie dans l'administration de ces services.

La Compagnie de téléphone a déclaré, en résumé, qu'ayant décidé de faire entrer les plaignants dans la série de Cobble-Hill au lieu de les laisser dans la série Duncan dans laquelle ils se trouvaient déjà, ceux-ci doivent subir les désavantages que peut comporter ce changement, sans qu'il soit possible d'y remédier.

A ce propos, je désire vous faire remarquer que les lignes de démarcation entre les zones téléphoniques sont des lignes purement imaginaires adoptées pour des fins de définition seulement; cela n'a aucun rapport avec l'exploitation proprement dite du service. Bien que la compagnie de téléphone possède incontestablement le droit de remanier à son gré les frontières de ses divers centraux, il m'a été impossible de trouver aucun texte à l'appui de sa prétention, invoquée dans l'affaire de Cowichan, à l'effet que la détermination arbitraire d'une frontière entre deux centraux constitue un motif suffisant pour annuler des contrats en vigueur d'abonnés qui peuvent se trouver d'un côté ou de l'autre de la frontière nouvellement établie.

Il est sans doute des occasions où les modifications tarifaires conséquentes à l'établissement de nouvelles limites doivent être sanctionnées par la Commission même si une augmentation doit s'ensuivre. Nécessairement, ces occasions ne peuvent se présenter que dans les cas où l'on constate que la démarcation est équitable pour les abonnés quant au service et aux tarifs. La conclusion que je tire des témoignages entendus par la Commission c'est que la nouvelle ligne entre les centraux de Cobble-Hill et de Duncan ne tient pas suffisamment compte de la commodité des abonnés qui se plaignent. J'appuie cette opinion sur la teneur d'une lettre adressée par le surintendant commercial général de la Compagnie de téléphone de la Colombie britannique au secrétaire de l'Association des contribuables de Cowichan, le 13 octobre 1922. Voici un passage de la lettre du surintendant commercial:—

> Nous ne pouvons toutefois trouver une base plus juste et plus raisonnable pour la détermination de la ligne de démarcation que le principe que les abonnés doivent être reliés au central le plus rapproché.

Il est dit dans un autre passage:

> Nous ne connaissons qu'une règle juste et équitable pour la détermination de cette ligne de démarcation et c'est de la placer à mi-chemin entre les centraux de Cobble-Hill et de Duncan.

Il me semble, d'après la teneur de cette lettre ainsi que d'après les témoignages entendus à Victoria, que la compagnie n'avait, pour augmenter les tarifs et atrophier le service, d'autre raison que la détermination d'une ligne de démarcation sans tenir compte des conditions contenues dans le premier contrat des abonnés.

A mon avis, la compagnie n'a pas apporté de justification à l'augmentation et aux inconvénients imposés aux requérants, que ces derniers se soient soumis à l'augmentation exigée par la compagnie ou qu'ils aient discontinué leur abonnement en raison même des frais additionnels ou du mauvais service offert.

Pour ce qui est des abonnés présentement reliés au central de Cobble-Hill mais antérieurement rattachés à celui de Duncan et qui désirent faire partie du central de Duncan plutôt que de celui de Cobble-Hill, m'est avis que la compagnie devrait être forcée incontinent de les réinstaller dans la zone du Duncan en tant qu'il s'agit des tarifs et du service.

Quant aux anciens abonnés du central de Duncan qui ont discontinué leur abonnement parce qu'ils ne désiraient pas être reliés avec le central de Cobble-Hill, je suis d'opinion que la compagnie devrait être tenue de réinstaller leur téléphone à ses propres frais et de les relier au central de Duncan aux anciens tarifs et aux conditions antérieures de service.

Je suis d'avis que la Commission n'a pas l'autorité voulue pour se prononcer dans le cas des habitants de la région de Cowichan dans la zone que la compagnie a ajoutée au central de Cobble-Hill, qui ne sont pas encore abonnés au téléphone, et qui ont exprimé le désir d'être reliés au central de Duncan et refusé de l'être avec celui de Cobble-Hill.

REQUÊTE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA RELATIVE À LA RÉPARTITION DES FRAIS DE CONSTRUCTION DU PONT DE LA RUE MAIN, À YORK, ONT.

Jugement du commissaire en chef, rendu le 11 février 1926 et approuvé par le commissaire en chef adjoint, M. le commissaire Boyce et M. le commissaire Lawrence.

Par cette requête on demande la revision de l'ordonnance n° 29923 de la Commission relativement à la répartition des frais de construction d'un pont supérieur dans les limites de la ville de Toronto, communément appelé pont de la rue Main. Les détails complets concernant la répartition dont l'on demande présentement la revision sont mentionnés au jugement de M. le commissaire Boyce, que j'ai eu le plaisir de lire, et il est inutile de les répéter ici. La présente requête fut d'abord étudiée à Toronto le 5 juillet 1922 par une commission composée de feu le commissaire en chef, du présent commissaire en chef adjoint, de M. le commissaire Boyce, de feu le commissaire Rutherford et de M. le commissaire Lawrence. Aucune décision ne fut prise à la suite de cette audition, et la Commission est maintenant privée de la présence de feu le commissaire en chef et de feu le commissaire Rutherford. Telle était la situation lorsque nous fîmes l'examen de la requête, le commissaire en chef adjoint et moi-même, à la réunion de la Commission tenue à Toronto le 20 mars dernier.

Je ne me prononce pas présentement sur la répartition faite entre les parties intéressées aux termes de l'ordonnance actuelle, mais je me borne à chercher s'il existe une incertitude suffisante au sujet de l'ordonnance pour qu'il soit sage de la soumettre à une nouvelle audition.

J'ai lu avec soin le dossier de l'audition du 5 juillet 1922, quand cette ordonnance fut décrétée. Ce qui me frappe, c'est le fait que, à mesure que l'audition avançait, le feu commissaire en chef déclarait qu'il avait été mis sous une fausse impression quant aux éléments de la cause. Je crois que la seule conclusion raisonnable à tirer de ses observations c'est que, eût-il été mieux renseigné, il est douteux que la répartition eût été faite tel que stipulé dans l'ordonnance nº 29923. Je constate en outre qu'il a déclaré:

> J'estime que c'est une question très importante. Elle peut devenir une cause-type dans ce domaine (p. 5277).

Il est clairement indiqué dans le savant jugement de M. le commissaire Boyce qu'un jugement antérieur de la Commission rendu dans l'affaire du pont de la rue King, Hamilton, cause (25 C.R.C. 379) influa, s'il n'en fut pas le principe directeur, sur le jugement du commissaire en chef, quant à la répartition dont on se plaint dans la présente requête, lequel jugement fut approuvé par le commissaire en chef adjoint et le commissaire Boyce. Pour illustrer ce point, on pourrait attirer l'attention sur la déclaration de M. Chisholm, qui représenta la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc à l'audition du mois de juillet 1922. Au cours de son exposé il déclara au commissaire en chef (p. 5291):—

> C'est peut-être s'écarter un peu du sujet, mais je vois que vous avez déclaré dans votre jugement (l'affaire du pont de la rue King de Hamilton)....

et le savant conseil se mit à établir une distinction entre les deux causes, disant:

> La question n'est pas ici la même que dans l'affaire du pont de la rue King ou dans les autres cas où il y eut déblai.
>
> LE COMMISSAIRE EN CHEF: C'est pour moi un aspect nouveau de la question. J'aimerais que l'on disposât de cette question sur-le-champ.
>
> M. CHISHOLM: Je ne crois pas que cette question soit contestée.
>
> M. GEARY: Vous n'avez pas fait de déblai pour notre chemin; vous l'avez fait disparaître.
>
> LE COMMISSAIRE EN CHEF: Il est vrai alors que l'on n'a pas fait de déblai pour le chemin?
>
> M. GEARY: Le chemin de fer?
>
> LE COMMISSAIRE EN CHEF: Oui.

et à la page 5293:

LE COMMISSAIRE EN CHEF: Je voudrais que l'on disposât de cette question, car je me suis appuyé, dans toute la cause, sur le principe que la compagnie de chemin de fer devait pratiquer une tranchée dans la rue et ensuite construire un pont.

Et plus bas à la même page:

Je constate que cela établirait une différence.

et à la page 5303:

Je vous concéderai ce point que j'ai appris des choses aujourd'hui que j'ignorais auparavant. J'ai envisagé toute la question jusqu'à ce jour, croyant que le chemin de fer avait pratiqué une tranchée à travers les rues de la ville. Il semble évident maintenant qu'il n'en est pas ainsi...

J'ai simplement suivi le courant; je croyais que la situation était la même que dans l'affaire du pont de la rue King, où il n'y avait pas de doute qu'un tunnel avait été pratiqué à travers la rue.

Plus tard, alors que M. Chisholm exprimait son regret de n'avoir pas cité tous les faits nécessaires, on rapporte, à la page 5304, que le commissaire en chef déclara:

C'est pour moi un aspect nouveau de la question. J'ai toujours pensé que la situation était exactement la même que dans l'affaire de la rue King de Hamilton, que l'on avait pratiqué une tranchée en travers de la rue.

A la fin de son exposé, le feu commissaire en chef, donnant son opinion sur un autre aspect de la question, employa les mots cités par M. le commissaire Boyce et trouvés à la page 5352-3 du dossier, où il est dit:

J'admets que je connaissais mal les données de la cause, et quand nous avons appliqué ce principe aux deux autres causes de Hamilton, les données étaient passablement embrouillées. Avant de poser d'autres principes, je voudrais étudier la question davantage.

A moins qu'un principe ne soit en jeu ou qu'il ne faille remédier à quelque injustice, les pouvoirs étendus que l'article 51 de la Loi des chemins de fer, quant à la revision d'une décision, ne devraient pas être exercés; mais quand il existe un doute important dans l'esprit des commissaires relativement à la justesse d'une décision ou quand on présente de nouvelles données pouvant modifier l'attitude déjà prise, je crois que l'on devrait procéder à la revision du jugement. Il me semble clair que les observations du feu commissaire en chef révèlent qu'il existait un fort doute dans son esprit concernant la justesse de la répartition dont on se plaint; ces mêmes observations ont certainement suscité des doutes sérieux dans mon esprit également.

N'ayant pas entendu les plaidoyers sur la justesse de la répartition dont on se plaint, je ne saurais me prononcer sur ce point; mais, à mon avis, la demande de revision devrait être accordée, sans égard à la période écoulée depuis l'émission de l'ordonnance.

LE COMMISSAIRE BOYCE:

A la requête de la ville de Toronto, la Commission, par son ordonnance n° 29923 du 3 juillet 1920, exigea de la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc (devenue plus tard la propriété des chemins de fer Nationaux du Canada) la construction d'un pont-route au-dessus des voies ferrées, à la rue Main, Toronto, ce pont devant avoir quarante-six (46) pieds de largeur, avec des trottoirs de dix (10) pieds de largeur de chaque côté du pont et les routes d'accès devant être construites selon que stipulé à l'ordonnance. La requérante, la ville de Toronto, fut requise d'assumer les frais de construction du tablier du pont et du revêtement des routes d'accès et des travaux nécessaires dans les courbes, les plans du pont projeté devant être déposés pour recevoir l'approbation de l'ingénieur de la Commission. Le requérante fut autorisée à construire un pont plus large que d'après dimension mentionnée aux plans, si elle le désirait, mais la différence des frais devait être assumée par la requérante, le chemin de fer devant payer le coût des autres travaux.

Les plans du pont furent approuvés le 16 novembre 1921 par l'ingénieur de la Commission.

Le jugement dont l'ordonnance n° 29923 fut la conséquence est rapporté au vol. 25, C.R.C., p. 344; l'audition eut lieu à Toronto le 30 octobre 1919.

Le 26 juin 1922, le chemin de fer du Grand-Tronc demanda à la Commission la revision de la répartition des frais décrétée dans l'ordonnance initiale; la requête fut formulée conformément aux dispositions des articles 51 et 39 de la Loi des chemins de fer.

Voici les arguments allégués dans la requête:

(*a*) Depuis l'émission du jugement et de l'ordonnance précités il est surgi des circonstances se rattachant au projet d'établir une voie de tramway sur le pont.

(*b*) La Commission, en attribuant tous les frais à la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc, aux termes de l'article 39 de la Loi, fut, dans les circonstances, mal avisée.

(*c*) Le pont primitif fut érigé par le Grand-Tronc pour la protection du public et non par suite d'un déblai ou autre changement opéré par la compagnie au niveau de la grande route.

(*d*) Aux termes de l'accord intervenu entre le Grand-Tronc et la municipalité de York, la part des frais imputables au Grand-Tronc pour la protection du public à cet endroit devait être basée sur la part des frais d'entretien du pont.

(*e*) La nécessité d'un pont de plus grande proportion et, conséquemment, de plus grandes mesures de protection fut amenée par l'accroissement du trafic; par conséquent, en conformité des principes suivis par la Commission en matière de protection aux passages à niveau, une partie considérable des frais devrait incomber à la municipalité.

Il était stipulé dans la requête qu'une copie de celle-ci avait été adressée à l'avocat de la ville de Toronto.

Entre temps, la Commission de transport de Toronto, désirait établir sa voie sur le pont agrandi et elle allégua en avoir le droit, ce qui fut contesté par la compagnie de chemin de fer.

La Commission décida d'étudier le droit de la Commission de transport de Toronto d'utiliser le pont et la requête de la compagnie de chemin de fer, formulée aux termes des articles 51 et 39 de la Loi des chemins de fer, demandant la revision du jugement antérieur et de la répartition des frais. La cause fut entendue le 5 juillet 1922 alors que la Commission réserva son jugement après avoir stipulé que la Commission de transport ne devrait pas se servir du pont avant d'en avoir obtenu l'autorisation de la Commission.

La Commission de transport de Toronto adressa sa requête à la Commission des chemins de fer le 21 septembre 1922, demandant la permission de croiser la ligne de la compagnie du Grand-Tronc sur la rue Main, dans la ville de Toronto, laquelle rue, aux termes de l'ordonnance n° 29923 (préalablement précitée), croisait la dite ligne. Par suite de cette requête, le 10 octobre 1922, la Commission émit l'ordonnance n° 32956, réservant son jugement sur la question des frais de construction et d'entretien du pont à être imputés à la Commission de transport, mais autorisant provisoirement cette dernière à croiser avec sa ligne de tramway la ligne de la compagnie du Grand-Tronc sur la rue Main, dans la ville de Toronto, en attendant la décision de la Commission sur les points soulevés dans la requête de la compagnie de chemin de fer, par laquelle il est demandé à la Commission de reviser la question de répartition des frais.

Le réseau ferroviaire du Grand-Tronc fut absorbé par le réseau des chemins de fer Nationaux et la requête demandant la revision et une nouvelle répartition des frais ainsi que le règlement de toutes les questions entendues à Ottawa le 5 juillet 1922, est encore à l'étude, les chemins de fer Nationaux devenant partie requérante à la place du Grand-Tronc.

Le commissaire en chef, qui rendit le jugement initial, décida pendant que la requête était à l'étude et avant que tous les témoins ne fussent entendus; en conséquence, la question fut examinée de nouveau le 19 mars 1925; elle fut étudiée à fond en présence des avocats des chemins de fer Nationaux, de la *Toronto Transport Commission* et de la ville de Toronto.

Le feu commissaire en chef, au cours de son jugement dans la cause de la ville de Hamilton vs C.P.R. et Toronto H. & B. Railway (cause du pont de la rue King, Hamilton) 25 C.R.C., p. 384, s'en rapporte aux causes de *Sharpness New Docks, etc. vs le procureur général et al* A.C. p. 356, et *du procureur général vs le Great Northern Railway*-2 A.C., p. 356. Dans ses commentaires sur la différence entre l'article 46 de la Loi des clauses relatives aux chemins de fer, l'article 264 de notre Loi des Chemins de fer, et le pouvoir discrétionnaire attribué à cette Commission en vertu de l'article 39 de la Loi des Chemins de fer, il déclara:

A mon avis, comme principe général, quand un chemin de fer pratique des excavations et enlève une partie de route, il devrait être tenu de remplacer la route par une substructure pouvant porter tout ce que la terre telle qu'elle existait alors pourrait porter, etc.

Et au bas de la même page le feu commissaire en chef dit:

En prenant cette décision je suis simplement guidé par la situation à Hamilton telle que je la constate à la lumière de la preuve et d'une enquête personnelle, mais le principe que je viens de mentionner ici, tout en ayant une application générale, est indiqué seulement dans le cas actuel par rapport à son application au point en question. (Il s'agit du pont de la rue King, Hamilton.)

Dans le jugement qu'il a rendu dans cette cause, rapporté à 25 C.R.C., p. 344 (à la page 345) le feu commissaire en chef a dit, en suivant le jugement rendu dans la cause de la rue King (Hamilton), rapporté ci-haut:

Cette cause soulève plusieurs des points mis à l'étude dans la cause de la traverse de la rue King à Hamilton qui a été décidée par la Commission il y a quelques mois, bien qu'elle diffère sous le rapport du fait très important que le pont en question est suffisamment solide pour supporter le trafic sans danger d'effondrement, tandis que dans le cas du pont de la rue King à Hamilton, toutes les parties intéressées s'accordent à dire que le pont n'était pas suffisamment solide pour supporter le poids des charges qui le franchissaient.

et il continua, p. 346

Toutefois, pour les raisons énumérées dans le jugement rendu dans la cause de la rue King, je ne crois pas que cette Commission devrait être liée par la décision de la Chambre des Lords dans la cause dont il a été fait mention il y a un instant (la cause Sharpness), et elle ne peut faire autre chose que réaffirmer le principe que j'ai énoncé dans la cause de la rue King (Voir p. 384, par. 2.)

Le renvoi "Voir page 384, par. 2" se rattache à 25 C.R.C. (Cause de la rue King), et ainsi qu'on le verra, le fait qui se rattache à l'interruption de la circulation sur la route y est spécialement mentionné. Ce paragraphe du jugement (p. 384, par. 2) précède immédiatement le paragraphe que j'ai tout d'abord cité et dans lequel est affirmé le principe basé sur ces faits.

L'on verra par ce qui précède que le feu commissaire en chef, au moment de juger cette cause, a supposé que l'un des principaux faits sur lesquels il étayait son jugement était identique au principe qu'il énonça si clairement et si énergiquement dans la cause susmentionnée de la rue King à Hamilton, à savoir: le fait que la circulation routière, dans cette cause tout comme dans la cause de la rue King, fut interrompue par la construction du chemin de fer, et les faits essentiels étant les mêmes dans les deux causes, le principe qu'il avait affirmé dans la cause de la rue King et qui ne tenait pas compte, pour ce motif, de la cause Sharpness, s'appliquait aussi à sa décision dans cette cause et la dictait.

Or, ceci constitue l'un des principaux griefs de la compagnie de chemin de fer, et il paraît avoir été établi, à savoir: que dans la cause du pont de la rue Main (dans cette cause-ci), la compagnie de chemin de fer n'a pas pratiqué des excavations et n'a pas enlevé une partie de la route. Je ne crois pas qu'il existe

de doute à ce sujet, et, conséquemment, la compagnie de chemin de fer déclare que le feu commissaire en chef a fait erreur quant aux faits lorsqu'il a appliqué le principe de la cause de la rue King à cette cause.

L'on remarquera, en consultant les citations dans la cause de la rue King, que le feu commissaire en chef a affirmé avec beaucoup de prudence le principe énoncé dans cette cause et l'a rattaché de près aux faits énumérés dans cette circonstance, à savoir: l'interruption de la circulation routière par la compagnie de chemin de fer en vue de la construction d'un pont.

Cette attitude a pour effet de restreindre la liberté d'action que possède la Commission en vertu de l'article 39, aux faits particuliers mis de l'avant dans la cause de la rue King, avec la réserve, je crois, que le principe qui avait motivé l'application dans cette cause était limité aux faits dans cette cause, et l'on a donné subséquemment une application plus étendue au principe lors du jugement afférent à la cause, simplement parce que le feu commissaire en chef a conclu que les faits se ressemblaient tellement que le procédé à suivre était de mettre la *ratio dicidendi* au même rang que la décision antérieure.

Il est évident qu'il existait un doute sérieux dans l'esprit du feu commissaire en chef quant à sa fausse conception des faits de cette cause lorsqu'il a appliqué le principe dans la cause de la rue King, à en juger par la déclaration du feu commissaire en chef à l'audition à Toronto le 5 juillet 1922, quand il dit (Vol. 395 pp. 5352-3):

> Il ne s'agit pas de la différence du coût de construction. Il y a un principe en jeu dans cette cause, et je crois que la Commission devrait l'étudier sérieusement.
>
> Nous pensions que nous étions à trancher la question de principe dans la cause de la rue King (Hamilton) et je ne crois pas qu'aucun membre de la Commission veuille s'en départir. Je suis prêt à admettre que je me suis trompé quant aux faits de cette cause, et quand nous avons appliqué ce principe aux deux autres causes à Hamilton elles étaient passablement obscures. Avant d'énoncer d'autres principes je voudrais étudier la question davantage.

La citation indiquait toutefois que le feu commissaire en chef faisait erreur quant aux faits de cette cause lorsqu'il appliqua ce principe à la cause de la rue King, et qu'avant d'aller plus loin dans l'application du principe, il voulait que la question fût étudiée plus à fond.

La compagnie de chemin de fer appuie sa demande de révision sur le fait passablement manifeste qu'en raison de la fausse conception que le feu commissaire en chef a apparemment admise, le principe de la décision précédente fut appliqué par erreur à la suite d'une conception erronée de faits essentiels, lesquels, s'ils avaient été portés à l'attention du feu commissaire en chef avant la rédaction de son jugement, auraient pu influer sur ses vues en ce qui concerne le discernement judiciaire à déployer dans la répartition du coût de l'entreprise.

L'article 39 de la Loi confère des pouvoirs très étendus à la Commission quand à la répartition du coût de tous travaux ordonnés par la Commission, mais le jugement justifie entièrement l'exercice de ce discernement en raison d'une situation particulière seulement et il me semble que l'exercice de discernement dans le sens qu'il fut exercé dans ce cas résultait de la supposition que les faits étaient semblables à ceux de la cause de la rue King.

Il réside une différence notable, en dehors de la conception erronée des faits se rattachant à l'interruption de la circulation sur la route susmentionnée dans l'allusion que le feu commissaire en chef fit dans son jugement au fait que le pont dont il est question dans cette cause est suffisamment solide pour supporter le trafic sans risque d'effondrement, tandis que dans le cas du pont de la King, à Hamilton, toutes les parties s'accordèrent à dire que le pont n'avait pas la solidité voulue dans les conditions actuelles pour supporter le trafic. Il faut aussi tenir compte du fait qu'à la suite du jugement rendu dans cette cause, l'utilisation du pont par la *Toronto Transportation Commission* pour le fonctionnement de ses tramways électriques, et la prétention de la compagnie de chemin de fer

que la Commission devrait contribuer au coût et à l'entretien, constituent des questions nouvelles dont l'étude par la Commission s'impose et qui seront mises à l'étude.

Si je suis bien renseigné sur l'histoire de ce pont, et je ne crois pas qu'il y ait la moindre matière à controverse, le pont était uniquement un pont de route qui avait été primitivement construit pour les fins de la circulation sur la grande route, et sa construction n'a pas été le résultat des excavations pratiquées ou d'autres changements effectués par la compagnie de chemin de fer dans le niveau de la route.

La requête est présentée sous l'empire de l'article 51 de la Loi des Chemins de fer. Je suis d'opinion que nonobstant l'étendue des pouvoirs de la Commission en vertu de cet article pour reprendre toute question ou examiner à nouveau toute décision, ce pouvoir ne devrait pas être exercé à moins qu'il existe dans l'esprit de la Commission un doute positif quant à la justesse de la décision antérieure, ou que des faits nouveaux dont la Commission ne fut pas saisie lorsque la décision fut rendue soient présentés, ou encore que les conditions soient changées. Ce principe est affirmé dans la cause *American Coal Co.* vs *M. C. R.*, 21, C.R.C. 15.

La décision finale de la Commission doit, en principe, être maintenue, sauf pour les raisons mentionnées.

Le pont fut érigé en vertu d'un contrat avec le township mentionné dans les dépositions, lequel contrat est daté le 25 juin 1884. Ce contrat renfermait la clause suivante, dont il a été fait mention dans les dépositions:

Que la compagnie procédera à l'entretien de la route, excepté au pont, pendant une période de quatre ans à partir de cette date; elle entretiendra toujours le pont, ses abords et les garde-corps aussi longtemps que la nouvelle route servira de chemin public.

Il a été soutenu que ce contrat indiquait l'étendue du fardeau imposé à la compagnie de chemin de fer pour l'entretien. Il faut, toutefois, se rappeler, comme on le constatera en consultant le contrat, que l'obligation de la compagnie de chemin de fer en ce qui concerne les réparations est restreinte par les conditions qui existent. Par exemple, ce qui était alors une route rurale est maintenant une rue urbaine, et le pont fut construit pour servir à la circulation sur cette nouvelle route; le contrat portait, en surplus, que cette route devait être "bien entretenue".

Je puis difficilement souscrire à l'affirmation que ces mots impliquent une obligation, imposée par contrat, de reconstruire le pont ou de substituer un nouveau pont qui convient aux conditions changées et changeantes d'une rue urbaine et à la circulation sans cesse croissante dans cette rue. Comme accord dans un contrat, j'ai des doutes sérieux qu'il puisse être interprété comme obligation contractuelle et que les obligations relatives des partis puissent être ainsi accrues.

Pour ce qui concerne la cause du pont Myrtle (chemin de fer du Grand-Tronc vs chemin de fer Canadien du Pacifique, 15 C.R.C. 433), cause comportant des points de ressemblance, je ne crois pas que la décision, si on l'analyse, s'applique à une cause comme celle-ci. Dans la cause Myrtle, un chemin de fer passait au-dessus d'un autre chemin de fer au moyen d'un pont, en vertu d'un accord consenti par le chemin de fer le moins ancien relativement à l'entretien du pont. Le chemin de fer le moins ancien passait sous le pont, et l'entretien du pont par le chemin de fer le plus récent comportait l'obligation de ne pas exposer à des dommages la propriété fixe ou les biens meubles du chemin de fer le plus ancien se trouvant sur le pont. La situation n'est pas la même ici. Ce pont est un poute-route ordinaire et fut érigé pour les besoins de la circulation routière, et je ne crois pas que l'accord puisse être étendu de manière à comprendre la construction possible d'un nouveau pont, ainsi que je viens de l'indiquer.

La cause de la rue King (Hamilton) fut décidée sans tenir compte du contrat. La décision dans cette cause-ci est basée sur le contrat. Dans la cause *Hamilton* vs *P.C. et T.H. & B.R.*, 20 C.R.C. p. 165, la cause Myrtle est tenue pour différente sous le rapport des faits, et, à la p. 165, la différence qui existe entre le pont de chemin de fer et le pont-route fait aussi le sujet de commentaires. Eh bien, le jugement du feu commissaire en chef signale que "ce pont est d'une solidité suffisante pour supporter le poids de tout trafic que le public désire y effectuer". Conséquemment, le pont "est bien entretenu" aux termes de l'entente et l'obligation de la compagnie de chemin de fer s'arrête là et ne devrait pas être accrue. La demande formulée par la ville et agréée par la Commission sur la foi d'une conception reconnue fausse en ce qui concerne la similitude des faits à ceux de la cause de la rue King, porte que la compagnie de chemin tout en effectuant son contrat pour "le bon entretien" devrait, lorsque cette obligation a été remplie et n'est pas violée, construire un pont entièrement neuf et de style différent au sujet duquel il n'existe pas de contrat.

Je crois que les paroles dont s'est servi le feu commissaire en chef dans son jugement établissent clairement que si ce n'eût été de sa conception erronée de la ressemblance des faits de cette cause à ceux de la cause de la rue King, il aurait décidé que la cause Sharpness—A.C. 1915, p. 655—s'appliquait en l'espèce.

Je m'en rapporte au passage suivant de son jugement:

> Cependant, pour les raisons énumérées dans le jugement dans la cause de la rue King, je ne crois pas que cette Commission devrait être liée par la décision de la Chambre des Lords dans la cause dont il a été fait mention il y a un instant (la cause Sharpness), et elle ne peut faire autre chose que réaffirmer le principe que j'ai énoncé dans la cause de la rue King qui suit:

Puis, il cite les faits qui, à son avis, distinguent cette cause de la cause Sharpness.

Il me semble que la Commission est appelée à décider dans cette requête s'il existe, dans l'esprit de ses membres, des doutes au sujet de la justesse du jugement antérieur, en raison de la supposition erronée que les faits étaient semblables à ceux constatés dans la cause de la rue King. C'est-à-dire, si la Commission suivra strictement la décision rendue dans la cause de la rue King et appliquera le principe qui y a été posé dans des requêtes semblables seulement lorsque les faits cadrent avec ce principe, à savoir lorsque le chemin de fer a coupé la route.

Si le fait que la route est coupée par le chemin de fer, comme dans la cause de la rue King, n'a aucune portée dans l'opinion de la Commission sur le plein exercice du pouvoir discrétionnaire de la Commission découlant de l'article 39 en ce qui concerne la répartition des frais, et que, dans cette cause, en mettant ce fait de côté, la décision serait la même, il n'y aurait pas lieu d'ordonner une nouvelle audition vu qu'un jugement supplémentaire ou explicatif pourrait suffire. La difficulté provient du fait qu'une comparaison des deux causes indique qu'elles sont intimement liées l'une à l'autre, et le principe dans la dernière cause (cette cause-ci) est basé sur celui énoncé dans la cause précédente (la cause de la rue King) en raison de la conception erronée que les faits sont identiques, ce qui ne paraît pas être le cas dans la suite. Etant donné qu'il y eut une erreur et qu'elle a été admise par le feu commissaire en chef subséquemment à son jugement, quant aux faits qui établissaient une distinction entre la requête formulée dans la cause Sharpness et les faits soumis présentement, la Commission est appelée à s'assurer si la décision rendue est bien fondée et devrait être confirmée à défaut des faits que le feu commissaire en chef a explicitement exposés dans son jugement et qu'il a évidemment jugés essentiels à ce principe.

Il y a un principe important en jeu, et la situation n'est pas tirée au clair et peut susciter des embarras à la Commission dans l'avenir. A l'heure actuelle, aucune des causes rapportées ne peut être citée à l'appui d'un principe général pour les raisons mentionnées, à moins que ce soit dans une cause où les faits sont

identiques, et j'avoue que j'hésite beaucoup à restreindre l'application de l'article 39 à une série particulière de faits.

Je crois que nous sommes en présence d'une cause où il existe des doutes sur la justesse de la décision antérieure. A cause de cela, et en raison aussi de la situation nouvelle créée par l'avènement de la circulation des tramways de la *Toronto Transportation Commission* et de l'égard qu'il faut avoir pour l'accord entre le township et la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc, de même qu'en raison de l'importance des principes en jeu, j'examinerais de nouveau la décision incorporée dans l'ordonnance n° 29923 et je fixerais une nouvelle audition, en autant que nécessaire, pour toute la requête, afin que toutes les questions et les intérêts de toutes les parties, ainsi que tous les principes en jeu, puissent être discutés et tranchés à fond. Il n'y aura pas lieu de reprendre la preuve déjà soumise, mais une preuve nouvelle et complémentaire pourra être produite et les arguments devraient porter sur les faits saillants que j'ai énumérés ainsi qu'à tous les autres détails qui se rapportent à la cause.

Il devrait en être ordonné en conséquence.

REQUÊTE DE LA "NIAGARA, ST. CATHARINES AND TORONTO RAILWAY" DEMANDANT RÉVISION DE SES TARIFS

Jugement du commissaire en chef, en date du 19 février 1926, approuvé par le commissaire en chef adjoint, le commissaire en chef suppléant et le commissaire Oliver.

Cette requête a été entendue à Ottawa le 19 janvier 1926.

La compagnie requérante est propriétaire d'un chemin de fer électrique entre Port-Dalhousie et la ville de Thorold, une distance d'un peu plus de quatorze milles, traversant deux cantons, ainsi que la cité de St-Catharines et la ville de Merritton.

Le droit de la compagnie requérante d'exploiter un chemin de fer dans cette cité et ces villes est confirmé par plusieurs contrats intervenus entre la requérante et les localités intéressées et se résume à ceci:

(*a*) Un contrat conclu avec la corporation municipale du village de Port-Dalhousie, en date du 16e jour d'avril 1900, confirmé par un règlement dudit village de Port-Dalhousie adopté le 5e jour d'avril 1900, par lequel ladite compagnie est autorisée à maintenir et à exploiter une partie de son service entre la cité de St-Catharines et le village de Port-Dalhousie. La franchise accordée en vertu de ce contrat ne comporte pas de limite de temps, mais contient les dispositions et règlements que doit observer la compagnie requérante, et nous nous y référerons plus tard pour ce qui concerne la présente requête;

(*b*) Un règlement (n° 271) de la municipalité du village de Merritton, concernant la compagnie requérante, passé et adopté le 14e jour de juillet 1914, énonçant, entre autres choses, que la corporation a jugé à propos de renouveler la franchise expirée, accordant à la compagnie demanderesse le pouvoir de continuer à exploiter son réseau dans le village de Merritton aux conditions mentionnées dans le contrat, pour une période de quinze ans à compter de la date de la mise en vigueur dudit règlement, c'est-à-dire jusqu'au quatorzième jour de juillet 1929.

(*c*) Un règlement de la municipalité de la ville de Thorold (n° 302) concernant la compagnie requérante, adopté au conseil de Thorold le dix-huitième jour de décembre 1911, accordant le pouvoir de renouveler la franchise pour une période de quinze ans, à partir de la date de l'adoption dudit règlement, c'est-à-dire jusqu'au dix-huitième jour de décembre 1926.

En vertu de certaines stipulations inscrites dans le contrat, entre la cité de St-Catharines et la compagnie requérante, celle-ci possédait certains droits de circulation, mais, d'un commun accord, ce contrat fut résilié et un autre conclu. La caractéristique de tous les contrats se rattachant à cette requête,

c'est la grande variété de taux et de tarifs qu'ils représentent, parce que cette requête a pour but d'augmenter la liste des tarifs qui diffèrent de ceux qui sont mentionnés dans les contrats indiqués plus haut et que l'on peut résumer comme suit:—

Dans le règlement promulgué par le village de Port-Dalhousie, le taux de passage, de Port-Dalhousie à St-Catharines que pouvait réclamer la compagnie requérante ne devait pas excéder cinq cents.

En ce qui concerne le village de Merritton, il existe des conditions plus variées permettant un taux ne devant pas excéder cinq cents pour une course sans arrêt de n'importe quel endroit dans le village de Merritton, à n'importe quel point dans la cité de St-Catharines, y compris une correspondance au cimetière de Victoria-Lawn et à n'importe quel endroit dans la ville de Thorold; en plus on accordait six billets pour vingt cents, ainsi que des billets d'écoliers au taux de dix pour vingt cents valables de Merritton à St-Catharines et utilisables aux heures stipulées dans le contrat.

En ce qui concerne la ville de Thorold, le contrat pourvoyait à la vente de billets d'écoliers valables entre Thorold et St-Catharines, au taux de 20 pour un dollar; aussi à des billets d'ouvriers à 5 sous, utilisables sur le réseau principal: des billets en vente sur les lignes locales, Thorold, St-Catharines et retour à 15 cents; huit billets pour 50 cents valables sur les lignes locales seulement, entre St-Catharines et Thorold.

Les conditions se rapportant à l'achat de billets dans la cité de St-Catharines n'ont aucun effet sur cette requête, en vertu du nouveau contrat récemment conclu qui annule les tarifs précédents.

Depuis quelques années, l'exploitation de ce chemin de fer en vertu de la liste des tarifs contenue dans le contrat mentionné occasionna une perte assez sérieuse et la requête actuelle a pour but d'obtenir une ordonnance de la commission autorisant la substitution d'une liste de tarifs à celle qui existe et en vertu de laquelle la compagnie peut donner du service au prix coûtant. La preuve déposée devant la Commission démontre que le service aux tarifs actuels occasionne une perte financière sérieuse à la compagnie, tel qu'il apparaît à la pièce n° 6, s'élevant de $34,000 à $39,000 annuellement, sans compter la perte subie sur l'embranchement de Port-Dalhousie. La compagnie requérante prétend qu'il lui est impossible de continuer le service dans ces conditions et, comme premier pas, pour placer cette entreprise sur une base d'affaires satisfaisante, elle a conclu un nouveau contrat avec la cité de St-Catharines en vertu duquel la compagnie est autorisée à redresser ses tarifs, dans cette cité, sous réserve de sanction par la Commission et pour les raisons déjà énumérées, la cité de St-Catharines a consenti à une telle hausse des tarifs dont nous donnons plus bas la liste, et la sanction accordée quand au tarif maximum applicable en vertu de ce contrat a été signifiée par une ordonnance de cette commission, n° 37106, en date du 2 décembre 1925.

Mais en vertu des termes de ce contrat, afin de mettre en vigueur l'échelle ci-jointe des tarifs, consentie par la ville de St-Catharines, il est nécessaire que ces taux s'appliquent à toute l'étendue du réseau, y compris le village de Port-Dalhousie, et les villes de Merritton et Thorold. Cette décision nécessite la résiliation des accords actuels en ce qui a trait aux tarifs actuels et l'autorisation par la commission de percevoir les tarifs obtenus de la cité de St-Catharines, que l'on cherche à mettre en vigueur au lieu de ceux qui apparaissent dans les contrats intervenus entre la compagnie demanderesse d'une part, et le village de Port-Dalhousie et les villes de Merritton et Thorold, d'autre part. Le but de cette requête est d'obtenir de la commission la permission de mettre en vigueur dans les limites des municipalités de Port-Dalhousie, Merritton et Thorold les échelles de tarifs convenues entre la compagnie requérante et la cité de St-Catharines, en vertu de laquelle cette tarification s'appliquerait sur tout le parcours de ce réseau, s'étendant sur une distance de plus de quatorze milles.

Le plan adopté par la cité de St-Catharines et la compagnie demanderesse porte que ce trajet sera subdivisé en trois zones; zone n° 1, de la limite sud du village de Port-Dalhousie à la limite nord de la cité de St-Catharines; zone 2, commençant au point que l'on vient de mentionner, en passant par les villes de Merritton et Thorold, jusqu'au terminus du réseau; la zone 3 part de la limite sud de la cité de St-Catharines jusqu'à la limite nord de la ville de Thorold. Le résultat de cette subdivision par zones, c'est que, pour voyager d'un bout à l'autre du réseau, il faut payer deux passages; un billet conduit le passager à travers St-Catharines et Merritton, mais de n'importe quel endroit de ces deux localités il faut payer deux billets pour transporter un voyageur à l'un ou à l'autre des terminus du réseau.

Les tarifs incorporés dans le contrat plus haut mentionné sont les suivants:—

ÉCHELLE DES TARIFS

Item	Adultes		Tarif de nuit Minuit à 5.30 a.m.	Enfants 51 pouces de hauteur et moins		Ecoliers
	Comptant	Billets	Comptant	Comptant	Billets	Billets
A	5c.	5 pour 25c.	10c.	3c.	9 pour 25c.	7 pour 25c.
B	6c.	9 pour 50c.	10c.	3c.	9 pour 25c.	7 pour 25c.
C	7c.	4 pour 25c.	15c.	4c.	7 pour 25c.	7 pour 25c.
D	8c.	7 pour 50c.	15c.	4c.	7 pour 25c.	7 pour 25c.
E	9c.	6 pour 50c.	15c.	5c.	6 pour 25c.	6 pour 25c.

Comme on l'a fait remarquer plus haut, le tarif à mettre en vigueur, en vertu de l'échelle ci-dessus, doit être assez élevé pour défrayer l'exploitation, après avoir fait certaines déductions des recettes brutes, et on se référera plus bas à ces déductions. Mais le but que l'on se propose en subdivisant l'échelle en: A, B, C, D, et E, est de permettre, aux termes du contrat, d'élever ou d'abaisser les tarifs pourvu que la somme totale des recettes de la compagnie requérante rencontrent les frais du service au prix coûtant, ou autrement, et le tarif à mettre présentement en vigueur est indiqué dans la liste ci-dessus par la lettre "C"; et par l'article 40 du contrat qui contient des dispositions spéciales pour la hausse ou la baisse des tarifs mentionnés dans la liste.

En vertu de l'article 29 du contrat, les recettes brutes doivent servir: premièrement, à couvrir les frais d'exploitation; ensuite, à constituer une réserve pour fins de réparations, d'entretien et de dépréciation, tel que convenu dans ce paragraphe; ensuite, à autoriser la compagnie requérante à s'assurer sur les argents requis, pour les prolongements et améliorations de son réseau, un revenu de six pour cent par année. En effet, cette disposition porte que la compagnie requérante ne doit prélever aucun revenu sur son placement jusqu'à date, mais, sur les fonds à mettre de côté en vue des réparations au réseau et aux terminus, il lui est alloué un revenu de six pour cent sur le dernier montant mentionné, une fois que ces montants sont déduits des recettes brutes. S'il est évident qu'il est possible d'abaisser les tarifs en vigueur, il faut les abaisser. Si, d'autre part, les recettes ne sont pas suffisantes les tarifs peuvent être majorés conformément à l'échelle en question.

Il est admis que la substitution des tarifs indiqués dans l'échelle contenue dans le contrat entre la cité de St. Catharines et la compagnie requérante aura pour effet d'augmenter les tarifs sur toute l'étendue du réseau et la justification de la liste nouvelle, c'est le déficit annuel considérable de l'exploitation du réseau, lequel, de l'avis de la compagnie demanderesse, ne saurait continuer, sans quoi elle se trouvera dans la nécessité d'en abandonner l'exploitation à moins qu'elle ne reçoive ordre de continuer dans les conditions actuelles malgré la perte annuelle qu'elle subit maintenant.

En ce qui concerne l'intérêt individuel de chaque localité dans les changements des taux, il est à noter que les changements proposés pèsent beaucoup plus lourdement sur St. Catharines que sur aucune autre ville intéressée, en autant que la population approximative de St. Catharines est de 22,000, celle de Port-Dalhousie 1,500, Thorold 5,000 et Merritton 2,600. La longueur du réseau dans Port-Dalhousie est de 0.89 mille, entre les limites de Port-Dalhousie et St. Catharines 3.06 milles, dans les limites de St. Catharines 7.2 milles, Merritton 2.18 milles, Thorold 0.78 mille, et les calculs soumis à la commission, à leur face, établissent le fait que le trafic quotidien à St. Catharines est de 2,598, Merritton 1,362, Thorold 727; que St. Catharines représente 55.43 pour cent, Merriton 29.06 pour cent et Thorold 15.51 pour cent.

Le bien-fondé de l'augmentation demandée des tarifs a succinctement fait l'objet des commentaires du commissaire en chef adjoint au cours de l'audition (page 749 des procès-verbaux) :—

J'étais à faire des calculs, monsieur Geary, et je désire les soumettre à votre considération. Si vous examinez la pièce nº 6, qui est un état des recettes et des dépenses du *Niagara, St. Catharines and Toronto Railway,* des réseaux locaux de St. Catharines, entre St. Catharines et Thorold, vous constaterez que les recettes de l'année 1924 se chiffrent à $106,000, avec des dépenses d'exploitation de $156,000, en chiffres ronds; si vous ajoutez 29 pour cent aux recettes, ou $30,000, en chiffres ronds, cela laisse, prenant les chiffres pour ce qu'ils valent, un déficit de $19,000. Si vous vous servez des chiffres afférents au réseau de Port-Dalhousie pour l'année 1924, et y ajoutez 29 pour cent, ce serait, en chiffres ronds, $15,000, en prenant ces chiffres pour ce qu'ils valent, ce qui laisserait encore un déficit de $6,000.

Il est évident que tandis que toutes les localités intéressées ont un enjeu assez considérable dans le résultat de cette requête, celui de la cité de St. Catharines est beaucoup plus important; et bien qu'on allègue avoir fait miroiter certains avantages à cette dernière ville au point de vue terminus, lesquels avantages peuvent avoir influencé sa décision, il n'en reste pas moins vrai que la condition financière du réseau dans les circonstances présentes justifie certains changements, par comparaison avec les services donnés en certains autres endroits; tout autant que le bien-fondé de l'augmentation par comparaison avec le montant nécessaire pour rencontrer les dépenses—toutes ces considérations conduisent à la conclusion que cette demande n'est pas déraisonnable et que les dispositions du contrat intervenu entre la cité de St. Catharines et la compagnie requérante paraissent nécessaires pour faire face à la situation au point de vue financier.

Il est bon de noter que cette requête n'a pas pour objet l'augmentation des revenus afin de se rembourser des pertes subies dans le passé, ni l'accumulation de dividendes ou de fonds de réserve applicable aux placements antérieurs faits par la compagnie requérante; mais en vertu de ce contrat et après avoir pourvu aux frais d'exploitation et autres, y compris la dépréciation et un revenu de six pour cent sur les placements futurs, qui seront lourds si l'on tient compte de la condition actuelle du réseau, une fois que les fonds pour cette fin auront été assurés, la compagnie ne doit recevoir aucun avantage quelconque, par le fait que le contrat stipule que le service doit être donné au prix coûtant; et, si les taux que la compagnie demanderesse veut mettre en vigueur produisent des recettes plus élevées que celles requises aux fins mentionnées, les tarifs doivent être abaissés tel que prévu dans la liste, remettant par là le plein bénéfice du surplus de recettes au public qui patronise ce réseau.

Je me suis fait un devoir de lire attentivement les dispositions du contrat, et je les crois justes et raisonnables. Bien qu'en vertu de l'ordonnance n° 37106 de la Commission les tarifs maxima prévus dans le contrat soient actuellement autorisés, du moins en ce qui concerne la cité de St. Catharines, ledit contrat contient un paragraphe permettant l'uniformité des taux d'après la liste des tarifs contenue dans le paragraphe 37 pour chacune et toutes les différentes zones de tarifs déjà mentionnées, ce qui signifie que ces tarifs ne sauraient être perçus dans la cité de St. Catharines, à moins qu'en vertu d'une ordonnance de cette

commission ils soient également autorisés dans toutes les localités qui sont devant nous dans la présente requête.

Les décisions de la Commission dans des cas antérieurs dispensent de discuter longuement l'argument avancé à l'effet que, en autant que le contrat existant pourvoit à certains tarifs inférieurs à ceux qui sont demandés, la Commission n'est pas libre d'accorder la présente requête. La cause de la cité de Montréal vs la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc, (25 C.R.C. 448) est un précédent qui suffit à disposer de la question.

Je crois que la requête devrait être accordée.

DEMANDE DE LA RED DEER VALLEY COAL CO., LTD., RELATIVEMENT À DES ACCORDS INTERVENUS ENTRE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE ET LA NORTH AMERICAN COLLIERIES LIMITED ET LA RED DEER VALLEY COAL CO., LTD.

Décision rendue par le commissaire en chef adjoint, le 5 mars 1926, à laquelle s'est rallié M. le commissaire Boyce, M. le commissaire Oliver, dissident.

La compagnie requérante établit qu'il y a eu entente entre la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, d'une part, et la North Collieries, Limited, ainsi que la Red Deer Valley Coal Company, Limited, d'autre part, entente portant la date du 24 juillet 1922. Il est établi qu'en vertu de cette entente, la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique s'est engagée et a consenti à reconstruire une voie en cul-de-sac appartenant à la requérante, à destination d'une mine, et à l'entretenir et exploiter conformément aux clauses de ladite entente.

On ajoute que, en vertu d'un arrangement subséquent survenu entre la Red Deer Valley Coal Company et la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, à la date du 13e jour d'août 1923, "toutes les clauses de l'entente initiale, sauf et hormis ce qui a trait au transport de la pierre, ne devaient valoir qu'en faveur de la compagnie requérante et la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, la North American Collieries, Limited étant frustrée de tout bénéfice émané de la propriété en vertu de l'expiration d'un bail sous le régime duquel cette dernière avait exploité l'entreprise jusqu'au 20 janvier 1923."

La question en jeu, et à propos de laquelle on demande d'émettre une opinion en même temps qu'une ordonnance motivée, apparaît en ces termes dans la pétition:

En vertu de l'ordonnance nº 32119 de la commission en date du 9 février 1922, on a octroyé l'autorisation à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique de construire, entretenir et exploiter un embranchement de chemin de fer parallèle à la voie en cul-de-sac de la pétitionnaire et situé à quatorze pieds au nord de ce dernier, et d'effectuer le raccordement avec les chemins de fer nationaux sur la section 9 du township 29, rang 20, à l'ouest du 4e méridien.

A l'issue d'une séance tenue à Calgary au cours de l'année 1922, la commission a rendu une décision, en même temps qu'apparaissait l'ordonnance nº 33001 datée du 20e jour d'octobre 1922 et approuvant un plan comportant un raccordement entre les chemins de fer nationaux et le chemin de fer Canadien du Pacifique, à Drumheller, "en lieu et place du plan approuvé en vertu de l'ordonnance nº 32119".

Une citation de la décision établit que la commission avait bien l'intention d'octroyer certains droits au chemin de fer canadien du Pacifique, sans préjudice des droits de priorité du National-Canadien. Les termes mêmes employés par le commissaire en chef apparaissent à la page 2 de sa décision. Ils disent:—

> "M. Walker, agissant au nom du chemin de fer canadien du Pacifique, a fait voir que, en vertu d'une nouvelle entente survenue avec la North American Collieries, on avait assuré la reconstruction de cette voie en cul-de-sac alors en fort mauvais état de conservation, et que l'on avait maintenu tous les droits que le chemin de fer National du Canada détenait sur la voie en question, spécifiant que le National Canadien possédait des droits de priorité en vue de l'utilisation de cette voie en cul-de-sac à toutes fins de nécessité."

L'intention de la pétitionnaire et de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique était bien à l'effet que, une fois reconstruit et tant qu'il serait en bon état d'utilisation, cette voie du pétitionnaire serait utilisée par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique conformément à l'entente citée plus haut, en lieu et place de la voie que le Pacifique proposait et qui apparaît sur le plan sanctionné par l'ordonnance nº 32119; toutefois, l'ordonnance n° 33001 approuvait simplement le raccordement avec le chemin de fer National du Canada et ne disait rien de l'exploitation de la voie en cul-de-sac de la pétitionnaire.

Le texte de l'entente du 24 juillet 1922 était accompagné d'un plan où l'on pouvait suivre le tracé de la voie existante possédée par la pétitionnaire, et l'intention et l'objet des deux parties étaient bien que l'ensemble des voies tracées sur ce plan devait être reconstruit puis entretenu par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

Nonobstant les nombreuses démarches du pétitionnaire, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique refuse de se reconnaître tenue d'entretenir cet ensemble de voies ferrées.

La pétition ajoute que le fait même que les ordonnances de la Commision ne sont pas spécifiques dans la phraséologie relative à l'exploitation de la voie en cul-de-sac, peut occasionner des embarras sérieux et des torts réels tant à la pétitionnaire qu'au public, et qu'il est essentiel que la commission émette une ordonnance explicite établissant en termes clairs ce qu'est la situation créée par l'entente, et quel doit être le régime d'exploitation de la voie en cul-de-sac par les deux compagnies de chemins de fer. En somme, voici ce que demande la pétitionnaire:

Que la commission étudie lesdites ententes ainsi que le plan y attaché, et émette une ordonnance à l'effet que la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique reconstruise puis entretienne et exploite l'ensemble des voies possédées par la pétitionnaire et qui apparaissent sur ledit plan, ce en conformité des termes desdites ententes.

Qu'une ordonnance de la commission pourvoie à l'utilisation de ladite voie en cul-de-sac par la Compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien et par la Compagnie de chemin de fer National-Canadien, tout en conservant à cette dernière compagnie ses droits de priorité tels que les lui garantissent les séances de Calgary et tels qu'ils apparaissent dans la décision de la commission du 20 octobre 1922.

Que ladite utilisation par les compagnies de chemins de fer comporte l'exploitation de la voie en cul-de-sac pour le mouvement de toutes catégories de fret.

Que la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique soit tenue d'assurer la mise en place, l'entretien et l'utilisation de tout dispositif de protection au gré de la commission et à l'époque prévue par elle.

Que la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique assume toute la responsabilité des dommages pouvant surgir directement ou indirectement du fait de l'exploitation et de l'entretien de la voie en cul-de-sac A ce propos, on notera que la ligne principale de la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique traverse les sections 7 et 8 où se trouve située la mine de la compagnie pétitionnaire, et qu'elle utilise une partie de la voie en cul-de-sac de la mine primitive dans le tracé de cette ligne principale.

Dans sa réponse, la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique repasse une à une les nombreuses étapes des négociations intervenues entre la *North American Collieries* et elle-même d'une part, et entre la *Red Deer Valley Coal Company* et elle-même d'autre part. Elle prétend que la *Red Deer Valley Coal Company* soutient présentement que le Pacifique-Canadien devrait reconstruire et entretenir une certaine longueur de voie ferrée sur laquelle les arrangements intervenus ne lui octroient aucune jouissance, et qu'il n'a jamais été prévu qu'elle eût à entretenir.

Elle ajoute qu'elle a rempli toutes les clauses des deux arrangements, et que par suite elle ne voit aucune raison pour que la commission émette une ordonnance.

Il semble, à la face des choses, que sous le régime de l'arrangement intervenu, et en lieu et place de la voie que l'ordonnance n° 32119 a autorisé le Pacifique-Canadien à construire, il soit survenu un autre arrangement en vertu duquel certains droits se trouvaient octroyés à l'utilisation de la voie traversant la propriété de la compagnie pétitionnaire.

L'article 35 de la loi des chemins de fer, sur lequel s'appuie la pétitionnaire est telle qu'on lui a reconnu la prérogative de conférer une juridiction extraordinaire, allant jusqu'à empiéter dans une certaine mesure sur la juridiction des

cours, et la commission a reconnu que, devant cet état de choses, il importe d'interpréter strictement cet article.

Avant la législation modificatrice de 1908 que renferme l'article 8, au chapitre 61, 7-8 Edouard VII, la commission ne pouvait absolument mettre en vigueur aucun arrangement. Or cet état de choses a disparu pour faire place à l'article 1, chapitre 32, 8-9, Edouard VII.

En se reportant aux prérogatives de la commision telles qu'elles existaient avant la mise au jour de la loi en question, il serait pertinent de consulter une décision rendue en 1905 par feu le commissaire en chef Killam. Voir Duthie contre le Grand-Tronc, 4 C.R.C., cause 304. On lit à la page 311:

> La commission est purement une émanation des statuts. Le principe général valant pour cet organisme est que sa juridiction n'est que ce que le statut lui octroie en termes exprès ou qui en découle implicitement et nécessairement.

Puis, à la page 315, on lit:

> Elle (la commission) n'a pas été créée pour supplanter ou même supplémenter les cours provinciales dans l'exercice de leur juridiction ordinaire, mais pour exercer une juridiction absolument distincte pouvant peut-être, toutefois et à l'occasion, enjamber sur celle des cours provinciales.

La situation ainsi envisagée indique le grand principe général à suivre. Toute dérogation à ce texte doit, en vertu de l'article 35, se confiner à ce qui y est spécifiée et ne doit, semble-t-il, empiéter sur les prérogatives des cours provinciales que dans les cas d'absolue nécessité. Advenant que les cours possèdent les attributions nécessaires pour régler un conflit, toute initiative exercée en vertu de l'article 35 se trouve paralysée.

En dehors des dispositions de l'article, la Commission a reconnu que, pour les questions surgissant dans le domaine des autres articles de la loi, il est nécessaire que son intervention soit justifiée par des raisons d'ordre public. Dans l'affaire de la *City Transfer Co.* contre la Compagnie de chemin de fer *Canadian Northern*, 19 C. Ry. C., cause 427, plainte fut portée par la *Transfer Company* contre la compagnie de chemin de fer pour bris d'un contrat auquel étaient parties le plaignant et la compagnie de chemin de fer. A la page 429 on lit: "Il ne se trouve toutefois engagé aucun intérêt d'ordre public qui puisse justifier la Commission de s'immiscer d'une manière ou d'une autre dans une pure affaire de droits contractuels où ne se trouve impliqué rien qui soit d'ordre public." Et on décida que la question se trouvait de ce chef hors des attributions de la commission et restait du domaine des cours provinciales.

La décision ne parle nulle part de l'article 35.

En traitant de ce qui fait l'objet de l'article 35, et de son devancier, déjà cité, la commission a reconnu publiquement que sa juridiction en matière d'arrangements est purement statutaire. Elle dit:

> On notera que les arrangements, bien que conclus par des compagnies de chemins de fer, ne sont pas d'ordinaire confiés à la juridiction de la commission, et que seuls le sont les arrangements relatifs aux obligations de la compagnie vis-à-vis de ses propres lignes, leur exploitation et l'usage à en faire, etc. Les obligations contractuelles ordinaires des chemins de fer ressortissent aux cours compétentes.
>
> Cité de Victoria et le procureur général de la Colombie britannique contre la Cie de chemin de fer Esquimalt & Nanaïmo, 24 C.R.C., cause 84, pages 90 et 91.

Dans l'affaire de Montréal contre la Cie de chemin de fer du Grand-Tronc, 25 C.R.C., cause 448, à la page 454, il a été démontré que les fonctions de la commission se confinaient aux limites de la loi des chemins de fer et aux fins d'administration de cette loi par l'établissement des droits et responsabilités entre les compagnies d echemins de fer placées sous sa juridiction et le public, ce en vue d'assurer une plus grande efficacité du service de transport en Canada; pour

cette raison, ses attributions et sa juridiction sur le respect des engagements intervenus entre compagnies sont limitées strictement par le statut.

Même attitude dans l'affaire de la ville de Leamington contre la Cie de chemin de fer Windsor, Essex and Lake Shore Rapid, 28 C.R.C., cause 345.

Ce qu'on lui demande est absolument spécifique. Les décisions dans l'affaire de Montréal et dans la cause du Leamington font bien voir que l'article 35 n'oblige nullement la commission à prendre telle attitude, mais définit exactement ses fonctions comme étant "d'émettre telle ordonnance qu'il lui semblera sage et pertinent d'émettre".

Bien qu'on allègue un bris de contrat, il n'est pas évident, à s'en remettre aux témoignages entendus, qu'il existe vraiment un bris spécifique de cette nature. Sur la foi des témoignages, nous avons ici affaire tout au plus à un bris arrivant comme résultante. Impossible d'invoquer l'article pour établir avec raison la juridiction de la commission chaque fois que le bris allégué ne tombe qu'incidemment dans le champ de l'arrangement intervenu. Ce bris doit viser quelque chose de particulièrement défini dans le contrat.

Affaire de la cité de Hamilton v. la Cie de ch. de fer du Grand-Tronc, 21, C.R.C., cause 211.

Pour obéir pleinement à l'ordonnance n° 32119, il eût fallu que la compagnie de chemin de fer fît l'acquisition du droit de passage. Or, la discussion eût pu s'élever précisément sur le coût de cette acquisition; il eût pu s'élever d'autres divergences de vues à d'autres phases de l'achat; on eût pu se quereller sur la superficie en cause. Dans toutes ces affaires incidentes surgies soit du contrat même, soit de la force des choses, de même, dans la détermination des questions à résoudre nées de ces embarras, la commission n'eût eu aucun pouvoir de faire connaître son avis et les décisions des cours seraient restées en l'état.

Là où en lieu et place d'un propriétaire quelconque individuel on substitue la compagnie pétitionnaire, a-t-on rien changé à la chose? Cette substitution, au lieu de s'attaquer à la question sous le couvert des dispositions de la Loi des chemins de fer, relativement à un acte de contrainte, soumet une question couverte par un contrat. Comme je vois la chose, il s'agit de la rédaction de l'arrangement intervenu. Ayant présents à l'esprit la phraséologie de l'article et les décisions rendues sous son empire, il me semble bien que le pétitionnaire devrait être renvoyé aux cours chargées de trouver, s'il existe, le remède au mal.

LE COMMISSAIRE OLIVER:

La compagnie charbonnière pétitionnaire se plaint de se trouver dans la nécessité de verser aux chemins de fer nationaux certains tributs pour le loyer et l'entretien de certaines voies d'évitement et de voies en cul-de-sac utilisé dans l'exploitation de sa mine de charbon, tributs que la compagnie de chemin de fer s'était engagée à verser mais à quoi elle se refuse maintenant. La compagnie charbonnière demande:—

Que la commission émette une ordonnance à l'effet que la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique reconstruise et entretienne dans la suite et exploite l'ensemble des voies qui sont la propriété du pétitionnaire et qui apparaissent sur le plan, ce en conformité des clauses dudit arrangement.

La demande de la compagnie charbonnière invoque l'article 35 de la Loi des chemins de fer qui établit:—

Chaque fois qu'il y a plainte, de la part de la Couronne ou en son nom ou au nom d'une municipalité ou autre organisme de cette nature ou toute autre personne lésée, à l'effet que la compagnie a violé entièrement ou partiellement un arrangement intervenu entre le pétitionnaire et la compagnie—ou de la part de la compagnie à l'effet qu'une organisation de cette nature ou une personne a violé en tout ou en partie un arrangement intervenu entre la compagnie et cette organisation publique ou cette personne—relativement à l'approvisionnement, la construction, la reconstruction, les modifications, l'installation, l'exploitation, l'usage ou entretien par la compagnie, ou par telle organisation publique ou personne, du

chemin de fer, ou de toute ligne de chemin de fer censée être exploitée conjointement avec le chemin de fer ou à titre d'embranchement, ou de toute structure, dispositif, matériel, travaux, réfections ou réparations sur le chemin de fer même ou à propos du chemin de fer, la commission devra entendre tout ce qui se rapportera à cette violation totale ou partielle alléguée, et émettre telle ordonnance qui lui semblera juste et expédiente, et dans le texte de cette ordonnance peut, à discrétion, ordonner à la compagnie, corps constitué ou personne, de poser tel acte jugé nécessaire pour assurer le respect dû à tel engagement, ou de s'abstenir de poser tels actes qui puissent constituer une violation totale ou partielle de l'arrangement intervenu.

La mine de la Compagnie charbonnière Red Deer Valley se trouve située dans la vallée et au sud de la rivière Red Deer, à quelque deux milles ou près à l'ouest du pont qui permet à la ligne Calgary-Saskatoon, des chemins de fer nationaux, de franchir la rivière en amont de Drumheller.

Les archives de la commission possèdent une copie d'un arrangement daté du 22 juilet 1919 et relatif à une voie d'évitement industrielle reliant la mine en question avec la ligne détenue alors par le Nord-Canadien, immédiatement au sud du pont des chemins de fer nationaux déjà nommés. L'arrangement visé est intervenu entre le chemin de fer Canadian Northern et la North American Collieries, Limited, qui à l'époque exploitait à bail la mine de la Red Deer Valley Company.

Le 24 juillet 1922, la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique et la North American Collieries ont signé un arrangement de dix ans qui établissait ce qui suit comme l'une des fins de l'entente:—

Et attendu que les parties se sont entendues à l'effet que la compagnie de chemin de fer devra tout le long de la durée de l'arrangement jouir du droit de reconstruire, entretenir et exploiter la voie en cul-de-sac de la mine qui est la propriété des compagnies charbonnières aux termes et conditions ci-après spécifiées;

Aux deuxième et dixième articles on trouve ceci:—

(2) La compagnie de chemin de fer s'engage et consent à reconstruire ledit raccordement minier de façon à le placer sur le même pied et devis que sa propre ligne ainsi soudée, et à entretenir ce raccordement minier sur ces pied et devis durant toute la durée de cet arrangement.

(10) Les engagements ci-joints contractés de la part de la compagnie de chemin de fer et agréés par les compagnies houillères tiennent lieu de toute compensation à laquelle ces dernières pourraient avoir droit sous le régime de la loi des chemins de fer.

Les circonstances grâce auxquelles la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique obtint le raccordement minier appartenant aux chemins de fer nationaux sont les suivantes:—

Le chemin de fer canadien du Pacifique désirait participer aux opérations minières en cours dans la vallée de la rivière Red Deer, à l'est et à l'ouest de Drumheller. Pour atteindre le terrain minier, on avait construit une ligne de chemin de fer partant de Langdon sur la ligne principale du Pacifique-Canadien, à 11 milles à l'est de Calgary, en passant par Acme et en descendant du plateau dans la vallée du crique Knee Hill et en suivant sur sa rive sud le pays plat qui longe la rivière Red Deer. De là on envisageait l'idée de poursuivre en plaine dans le sens de l'est jusqu'à un point de soudure avec la ligne du National-Canadien à la traversée de la rivière Red Deer.

Pour atteindre la ligne du National-Canadien au pont de la rivière Red Deer, le chemin de fer canadien du Pacifique fut forcé de dépasser la mine alors exploitée par la *North American Collieries* et établir parallèlement à toute sa longueur, la voie industrielle exploitée d'après l'entente conclue entre le Canadian-Northern, précité, relativement à cette mine jusqu'à sa jonction avec le National-Canadien, anciennement le Canadian-Northern, au pont de la rivière Red Deer.

Au lieu de construire sa voie parallèlement à la voie industrielle, le chemin de fer canadien du Pacifique conclut une entente avec la *North American Collieries*, en vertu de laquelle, il devait se servir de la voie industrielle au lieu de construire une autre voie parallèlement à celle-ci. L'entente conformément à cet

arrangement datée du 24 juillet 1922, renferme le paragraphe du préambule, ainsi que les articles deux et dix de l'entente initiale déjà cités.

M. E.-W. Beatty, président, et H.-C. Oswald, secrétaire, ont signé l'entente pour la compagnie ferroviaire, et H.-A. Lovett, président, et D. MacNeill, secrétaire, pour la compagnie houillère.

Cette entente reconnaissait la priorité du droit des chemins de fer nationaux du Canada et de la compagnie houillère sur celui détenu par le chemin de fer canadien du Pacifique, dans l'utilisation du bout de voie qui devait remplacer la voie industrielle d'alors.

Il semblerait que les chemins de fer Nationaux du Canada étaient les propriétaires de la voie industrielle, que la compagnie houillère en était la locataire et le chemin de fer canadien du Pacifique un sous-locataire de la compagnie houillère. Le National-Canadien comptait sur la compagnie houillère pour le loyer et l'entretien, et la compagnie houillère, en vertu de l'entente du 24 juillet 1922, comptait sur le chemin de fer du Pacifique-Canadien pour le loyer et l'entretien.

La *North Amrican Collieries* renonça au loyer de la mine après l'entente du 24 juillet 1922, et la *Red Deer Valley Coal Company* en reprit la possession et l'exploitation. Cette compagnie n'avait pas signé l'entente du 24 juillet 1922, mais le 13 août 1923, la *Red Deer Valley Coal Company* signa une entente modifiant et confirmant, telle que modifiée, l'entente du 24 juillet 1922 entre la *North American Collieries Limited* et le c hemin de fer canadien du Pacifique. Les signataires étaient: pour la *Red Deer Valley Coal Company,* Edith Howland, présidente, et Violet B. Christie, secrétaire; pour la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique: D.-C. Coleman, vice-président, H.-C. Oswald, secrétaire adjoint. Les modifications à l'entente initiale n'étaient que celles nécessaires pour les rendre applicables à la *Red Deer Valley Coal Company* au lieu d'à la *North American Collieries, Limited.*

La longueur totale de la voie industrielle faisant l'objet de l'entente était d'environ 10,300 pieds, soit légèrement inférieure à deux milles.

Lorsque la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, conformément à l'entente de 1922, telle que modifiée en 1923, construisit son raccordement Longdon-Drumheller, celui-ci ne croisa pas la voie industrielle de la mine de houille à son extrémité occidentale. Il construisit une voie parallèle aux 1,600 pieds de voie industrielle du côté ouest située entre la voie industrielle et la rivière. Cette voie croisait la voie industrielle de la mine de houille à peu de distance à l'est de la mine, à quelque 8,700 pieds de sa jonction avec les chemins de fer nationaux canadiens, près de Drumheller.

Tel qu'entendu on a remis en état cette partie orientale de la voie industrielle et on l'exploite aussi conformément à l'entente. Les deux chemins de fer desservent la mine, mais le chemin de fer canadien du Pacifique transporte la plus grande partie de sa production.

Le litige entre la *Red Deer Valley Coal Company* et le chemin de fer canadien du Pacifique repose sur le refus par le chemin de fer de remettre en état les 1,600 pieds de la voie industrielle à l'endroit où la ligne du chemin de fer du Pacifique-Canadien partant d'Acme s'y joint. Comme locataire de toute la voie industrielle, la compagnie houillère est tenue de payer aux chemins de fer nationaux canadiens les frais de l'entretien, aussi bien que le loyer de toute la voie industrielle. Lorsque le chemin de fer canadien du Pacifique refuse d'assurer convenablement le maintien des 1,600 pieds de voie industrielle du côté ouest, les chemins de fer nationaux canadiens comptent sur leur locataire, la compagnie houillère, pour le faire. La compagnie houillère, s'appuyant sur les termes de son entente avec le chemin de fer canadien du Pacifique, en appelle à la Commission, en vertu de l'article 35 précité de la Loi des chemins de fer, afin d'obtenir la mise en vigueur de l'entente d'après ses termes, selon que la Commission les interprétera.

La compagnie ferroviaire, par l'entremise de son avocat à Calgary, a prétendu que l'entente ne devait s'appliquer qu'à cette partie de la voie industrielle dont elle était obligée de se servir dans son commrce d'entier parcours entre Drumheller et Acme, c'est-à-dire le mille et demi à l'est du point de jonction, et, comme elle n'avait pas besoin de cette partie de la voie industrielle à l'ouest de ce point, on ne pouvait pas à bon droit l'obliger d'en payer l'usage.

Je n'ai rien pu trouver à l'appui de cet argument de la compagnie du chemin de fer, soit dans les dépositions données à l'audience, soit dans les documents au dossier. Au contraire, il me semble que si le but visé dans l'entente était tel que celui soutenu actuellement par la compagnie du chemin de fer, il aurait été exprimé ainsi, sinon dans l'entente initiale conclue avec la *North American Collieries* en 1922, alors dans l'entente la modifiant et la confirmant avec la *Red Deer Valley Coal Company*, conclue en 1923. Il m'a été impossible de trouver aucune mention ou indication comme quoi l'entente s'appliquait à quelque chose de moins que la voie industrielle entière.

Si la *Red Deer Valley Coal Company* avait été notifiée en 1923 de l'argument actuel du chemin de fer, elle aurait été en mesure de se protéger dans l'entente supplémentaire et confirmative qu'elle avait alors signée. Elle n'avait pas été partie à l'entente de 1922 conclue entre la compagnie ferroviaire et la *North American Collieries* et ne l'avait pas signée, bien que le nom de la compagnie houillère apparaisse sur le titre, comme étant l'une des parties intéressées, la mine lui appartenant.

L'avocat de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a soutenu de plus que, comme elle ne se servait pas de l'extrémité occidentale de la voie industrielle dans son tarif d'entier parcours, on ne devait pas conclure qu'elle avait quelque obligation à ce sujet. Mais ayant été serré de près, il a reconnu que la compagnie ferroviaire s'en était servi et que réellement elle devait s'en servir pour son trafic de charbon à partir de la mine, la compagnie houillère n'ayant pas de locomotive pour transporter la production de la mine.

D'après l'exposé ci-dessus des faits, tels que je les comprends, je suis forcé de constater que la plainte des requérants est bien fondée, et qu'ils ont droit à ce que la Commission émette une ordonnance, aux termes de l'article 35 de la Loi des chemins de fer, obligeant la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique à se conformer aux termes de l'entente du 24 juillet 1922, telle que modifiée et confirmée par l'entente du 13 août 1923.

SERVICE DES TRAINS DE LA " HEREFORD RAILWAY COMPANY "

Jugement du commissaire en chef suppléant, en date du 31 mars 1926, auquel s'est rallié le commissaire en chef et M. le commissaire Oliver

Il s'agit d'une pétition émanant de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux du Canada pour l'obtention d'une ordonnance enjoignant à la *Hereford Railway Company* d'exploiter son chemin de fer avec sûreté et efficacité, d'installer l'outillage nécessaire et de faire circuler des trains réguliers.

Cette question fut présentée à la Commission à une audience tenue à Ottawa le 31 mars 1926, devant le commissaire en chef, M. le commissaire Oliver et moi-même. M. Wilfrid Lazure a comparu devant nous de la part du pétitionnaire; M. Frederick-S. Rugg, C.R., y représentait l'intimée ainsi que les fidéicommissaires des obligataires de la *Hereford Railway Company*.

En vertu du statut 50-51 Victoria (1887), chapitre 93, il a été constitué en corporation un chemin de fer sous le nom de *Hereford Branch Railway Company*, lequel a été autorisé à construire une voie ferrée simple ou double à partir d'un point de raccordement avec l'*Atlantic and Northwest Railway*, dans les limites du township d'Eaton jusqu'à la frontière internationale dans le township d'Hereford, ou de n'importe quel point à cinq milles du ruisseau Hall.

En vertu du statut 51 Victoria (1888) chapitre 51, le nom fut changé en celui de *Hereford Railway Company,* et, d'après l'article 5 de la loi susdite, la compagnie fut autorisée à prolonger sa ligne à partir de l'*Atlantic and Northwest Railway* jusqu'à un point de raccordement avec le chemin de fer Québec-Central, soit dans le township de Westbury, comté de Compton, ou dans le township de Dudswell, comté de Wolfe.

En vertu de l'article 9 de la loi précitée, la compagnie fut autorisée à faire l'acquisition de certaines autres voies ferrées, y compris le chemin de fer Québec-Central et la voie de la *Dominion Lime Company.*

Par un acte de vente conclu le 9 novembre 1889, lequel a été dûment ratifié par l'arrêté ministériel C.P. 482, le 12 juin 1890, la *Hereford Railway Company* a acheté de la *Dominion Lime Company* la voie s'étendant de Dudswell-Junction à Limeridge.

Une loi du Parlement autorisa les subventions suivantes, en vue de la construction desdites voies ferrées:—

1. Sous le régime du statut 49 Victoria, chapitre 10.....	$108,800
2. Sous le régime du statut 50-51 Victoria, ch. 24 (à la Dominion Lime Co.)	22,400
3. Sous le régime du statut 52 Victoria, chap. 3.....	48,000
	$179,200

Sa Majesté conclut des ententes relatives à des subventions en faveur du Canada, entre elle-même et l'intimée pour une somme totale de $170,560, versée par le gouvernement canadien à l'intimée, comme elle l'a admis dans ses pièces n^{os} 5-6 produites dans cette affaire.

Lesdites ententes relatives à des subventions stipulaient entre autres choses:

Article 6: que la compagnie maintiendrait réellement et fidèlement cette ligne et le matériel roulant, et l'exploiterait continuellement et fidèlement.

Sous l'empire du statut 53 Victoria (1890), chap. 73, lors de la construction de la ligne, elle a été louée au *Maine Central Railroad,* l'arrêté ministériel C.P. 2190 du 23 septembre 1890 ratifiant cette location.

La voie ferrée était alors exploitée par le *Maine Central Railroad Company,* qui avait fourni le matériel roulant et tout l'outillage nécessaire et qui maintenait la voie ferrée en bon état de fonctionnement.

Tel qu'il appert par la pièce n° 4, l'exploitation n'était pas profitable et eut pour résultat des pertes nettes s'élevant, au 31 décembre 1923, à $1,639,359.63.

En vertu d'une entente conclue entre la *Hereford Railway Company* et le *Maine Central* en septembre 1925, dont une copie est déposée comme pièce n° 2, le bail entre ces deux compagnies aux fins de l'exploitation fut annulé, et ce à partir du 1er novembre 1925.

Le 1er novembre 1925, le *Maine Central Railroad* enleva tout son matériel roulant et autres outillage, et cessa d'exploiter le *Hereford Railway,* qui n'a jamais été mis en service depuis.

Il est évident que plusieurs industries sont établies le long de la voie de la compagnie intimée, et le fait de l'inexploitation du chemin de fer leur occasionne des pertes élevées. Il semble aussi par les ententes relatives aux subventions, que l'une des conditions du paiement des subventions était l'engagement pris par la compagnie défenderesse d'exploiter continuellement et fidèlement le chemin de fer susdit, de lui conserver un outillage complet et d'assurer son bon fonctionnement.

Le pétitionnaire, l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux du Canada, se présente maintenant devant cette Commission et il la prie d'émettre, en vertu de l'article 160 (page 1) de la Loi des chemins de fer, une ordonnance prescrivant qu'on effectue les réparations et améliorations au chemin de fer susdit, qu'il soit muni d'un outillage suffisant, et qu'il soit exploité continuelle-

ment et fidèlement, et que le délai dans lequel on serait tenu de se conformer à cette ordonnance devrait être aussi court que possible, en raison du grave préjudice causé à des intérêts importants du fait de l'absence de raccordements ferroviaires.

On a maintenu de plus à l'audience que les crues du printemps vont causer des dégâts très graves à la fondation de la voie, à moins que le drainage de la voie ne soit assuré dans l'intervalle.

La compagnie intimée et les représentants des fiduciaires ont déclaré que la limite de temps ne leur importait pas, parce qu'il leur serait impossible de se conformer à l'ordonnance à cause de leur situation financière.

Le pétitionnaire a aussi recommandé qu'on devrait aussi les mettre en mesure de profiter des dispositions de l'article 160 (p. 2) de la Loi des chemins de fer, en vertu duquel, au cas où la compagnie ne se conformerait pas à l'ordonnance de la Commission, Son Excellence le gouverneur en conseil pourrait prendre les mesures nécessaires pour établir un gage sur le chemin de fer et le mettre en vigueur.

Il n'existe pas de difficulté légale sérieuse concernant la requête, et l'on ne présente pas d'opposition à ses mérites. La seule réserve faite par les fiduciaires en faveur des obligataires et de la compagnie intimée a trait à la priorité du gage sur l'hypothèque liant les obligataires. La Commission n'est pas appelée à se prononcer sur cet aspect de la question. Il incombe aux tribunaux de décider la question de priorité entre le pétitionnaire, la défenderesse et les fidéicommissaires des porteurs d'obligations.

Je suis donc d'avis qu'il faut faire droit à cette requête, et que la Commission émette une ordonnance enjoignant à la compagnie intimée de remettre, dans les huit jours consécutifs à cette date, le chemin de fer en assez bon état de fonctionnement, de le munir à nouveau du matériel roulant nécessaire, et de l'exploiter continuellement et fidèlement.

PÉTITION D'ELLEN BOLLAND RELATIVEMENT À L'EXPROPRIATION DE TERRAIN PAR LES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Jugement du commissaire en chef, en date du 1er mars 1926, auquel s'est rallié le commissaire en chef adjoint. Jugement dissident de M. le commissaire Boyce du 11 mars 1926, approuvé par le commissaire en chef suppléant et les commissaires Lawrence et Oliver.

Cette requête a été entendue à Ottawa le 9 février 1926.

En vertu de l'ordonnance n° 36272 de la Commission, datée du 9 avril 1925, une requête adressée en faveur de la pétitionnaire précitée lors d'une audience de la Commission tenue à Toronto le 19 mars 1925, a été renvoyée. On fit alors une motion tendant à invalider l'approbation du plan C-829 portant sur un mur de soutènement projeté du côté nord-ouest, pour un passage souterrain sur la rue Bloor. L'approbation qu'on chercha alors à révoquer se trouve inscrite sur le plan susdit, et se lit comme suit:

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA

Approuvé conformément à l'ordonnance 35153, en date du 5 juin 1294.

T.-L. SIMMONS,
Commission des chemins de fer du Canada.

OTTAWA, le 5 février 1925.

Afin de dissiper tout malentendu quant à la proposition actuelle, voici un extrait du procès-verbal, page 1107:

LE COMMISSAIRE EN CHEF: J'aimerais à connaître précisément le motif de cette requête, non pas que je veuille arrêter votre exposé. Quel en est le but?

M. BOLAND: C'est une requête pour une nouvelle audition de la requête adressée le 19 mars 1925, afin de mettre de côté l'approbation par l'ingénieur en chef, ou pour une ordonnance me donnant le droit d'en appeler, si la Commission est d'avis que cette ordonnance est

juste, ou pour une ordonnance déclaratoire à l'effet que la Commission n'avait pas autorisé la prise d'aucune parcelle du terrain d'Ellen Boland pour la construction d'un passage souterrain, non plus que l'approbation du plan auquel l'ingénieur en chef a apposé sa signature.

La raison particulière pour laquelle la requérante se présente de nouveau devant la Commission se trouve dans l'allégation faite en son nom que les Chemins de fer nationaux du Canada, dans toutes les procédures qu'ils ont prises pour exproprier son terrain, ont fait erreur, et qu'on ne saurait justifier légalement l'action prise à cet égard par la compagnie de chemin de fer.

La requérante allègue que l'on cherche à exproprier une partie de son terrain dans le but de réduire au minimum les dommages que la compagnie, en se conformant à l'ordonnance de la Commission, a causés aux propriétaires voisins, c'est-à-dire la *Loblaw Groceterias Company, Limited,* et la *Canadian Fairbanks Morse Company,* en les empêchant tous deux d'avoir accès sur la rue Bloor; la compagnie cherchant à exproprier la propriété de la requérante en vue de leur substituer une autre voie d'entrée ou de sortie. La requérante prétend que, tout en ayant le droit d'exproprier du terrain pour son propre usage, la compagnie de chemin de fer ne peut priver la pétitionnaire de son terrain dans le but de réduire au minimum les dommages payables à un voisin par suite d'une expropriation du terrain de ce dernier.

Voici un cas sur lequel, à mon avis, la Commission n'est pas appelée à se prononcer. La Commission a émis une ordonnance enjoignant à la compagnie de chemin de fer de construire un passage inférieur, et d'en faire approuver les plans par l'ingénieur de la Commission. La Commission n'a rien à dire quant aux procédures que la compagnie de chemin de fer jugera à propos de prendre pour exécuter la tâche ainsi prescrite, et si la compagnie, de quelque manière que ce soit, s'est méprise sur les attributions légales ou a pris des mesures auxquelles elle n'était pas autorisée à recourir, on ne saurait y remédier en s'adressant à cette Commission, mais plutôt en soumettant le cas aux tribunaux qui ont juridiction en la matière. Cependant, la requérante dit qu'elle a déjà eu recours aux tribunaux où on l'a mise en présence du plan C-829, approuvé par l'ingénieur en chef de la Commission, et que l'approbation de ce plan peut l'empêcher d'obtenir gain de cause. Le plan C-829 est un plan détaillé portant la date du 30 janvier, 1925, et indique l'entrée projetée donnant accès à l'entrepôt et à la propriété de la Canadian Fairbanks Morse Company. Selon les dispositions de l'ordonnance n° 35153 de la Commission, il était nécessaire que le plan des travaux de la compagnie de chemin de fer fût approuvé par l'ingénieur de la Commission, et, cette approbation ayant été donnée, je ne pense pas que le plan doive être annulé. Bien que mise en état de ce faire, la requérante ne signala aucun article de la loi des chemins de fer qui pût justifier une telle procédure. Si, comme il semble avoir été inféré par la requérante, l'approbation du plan était nécessaire pour que la compagnie de chemin de fer fût en demeure d'exécuter légalement les travaux, et si de même le plan fut approuvé de bonne foi à cette fin, de manière que l'on procède à la poursuite de l'entreprise, il me semble qu'en révoquant cette approbation on laisserait la compagnie de chemin de fer dans une situation absolument injuste.

La substance de cette requête a déjà été prise en considération dans l'ordonnance susmentionnée en premier lieu, et je crois que les raisons qui ont alors déterminé le refus de la requête de la part de la Commission doivent encore prévaloir.

Mais la requérante ajoute que si, de l'avis de la Commission, ladite ordonnance est juste, la Commission devrait émettre une ordonnance déclaratoire à l'effet qu'elle n'a pas autorisé l'expropriation d'aucun terrain de la requérante pour faciliter la construction du passage inférieur, ni autorisé l'approbation du plan auquel l'ingénieur en chef a apposé sa signature.

Pour ce qui a trait à l'approbation de plans relatifs à ce genre de construction, la Commission, dans ces questions d'ordre technique, est guidée par l'avis de son ingénieur en chef, et si l'on veut ici laisser entendre que le plan fut approuvé par l'ingénieur en chef de quelque manière, à l'insu de la Commision, je suis prêt à affirmer qu'avant de signifier son approbation par sa signature, l'ingénieur en chef me soumit le plan en question; nous l'avons parcouru ensemble, il me donna tous les renseignements voulus, et obtint toute l'autorité que je pouvais lui donner pour justifier l'approbation du plan. Sauf l'approbation de son ingénieur en chef, la Commission elle-même n'approuve pas ces plans de détails.

Quant à la requête à l'effet de rendre une ordonnance déclaratoire, il me semble que l'ordonnance est suffisamment explicite et qu'il est inutile et peu désirable d'émettre une nouvelle ordonnance sur une question au sujet de laquelle la Commission a rendu un jugement qui ne prête pas à équivoque. D'après la requérante, sa grande difficulté est due au fait que d'autres tribunaux se sont mépris sur la portée de l'ordonnance de la Commission. Je ne crois pas qu'il nous soit permis de commenter ou de critiquer l'opinion des tribunaux où cette ordonnance a été citée et revoquée en doute, sur sa portée ou sur le sens à lui donner. Et à moins d'y trouver de l'ambiguïté ou des imperfections ou omissions patentes auxquelles il s'agirait de remédier ou de suppléer, qu'y a-t-il à déclarer? On ne trouve ici rien de cela. Le refrain de la plainte de la requérante est que d'autres tribunaux ont mal interprété l'ordonnance, et qu'on y a admis que celle-ci établissait, en quelque sorte, un lien commun entre les procédures de la compagnie de chemin de fer et la Loi des chemins de fer de 1919.

L'ordonnance se lit comme suit:—

1. Que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique et les chemins de fer nationaux du Canada soient et sont par les présentes requis de construire en commun deux passages inférieurs, dont l'un sous la voie double de la subdivision de Galt et de la subdivision de Toronto, Grey et Bruce de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, et de la subdivision de Brampton de la compagnie des chemins de fer nationaux du Canada sur la rue Bloor, et l'autre sous lesdites voies sur l'avenue Royce dans la cité de Toronto, province d'Ontario.

2. Que la compagnie des chemins de fer nationaux du Canada soit et est par les présentes requise de construire un passage inférieur sous les voies de sa subdivision de Newmarket, sur la rue Bloor, dans ladite cité de Toronto.

3. Que les plans des deux passages inférieurs sur la rue Bloor soient soumis à l'approbation de l'ingénieur en chef de la Commission, par les compagnies de chemin de fer, dans les trente jours qui suivront la date de la présente ordonnance; et que les plans du passage inférieur de l'avenue Royce soient soumis à l'approbation de l'ingénieur en chef de la Commission, pas plus tard que le 1er janvier 1925; les plans détaillés devant être soumis à l'approbation de l'ingénieur en chef de la Commission.

4. Que la construction des deux passages inférieurs sur la rue Bloor soit commencée avant le 1er août 1924 au plus tard et achevée avant le 1er juillet 1925 au plus tard.

5. Que la construction du passage inférieur sur l'avenue Royce soit commencée auusitôt que les circonstances le permettront au printemps de 1925, et achevée pas plus tard que le 1er janvier 1926.

6. Que tout ce qui a trait à la répartition du coût et des intérêts, et tout ce qui se rattache d'une manière inhérente à la construction desdits travaux, soit renvoyé pour être décidé par voie d'une autre ordonnance de la Commission.

Il est bien évident que l'ordonnance susmentionnée ne contient absolument pas d'instructions relatives à la procédure que doit adopter la compagnie de chemin de fer. On la laisse parfaitement libre de prendre tous les moyens qui lui sont légalement accessibles, pour se conformer à l'ordonnance de la Commission. Il appartient à d'autres tribunaux de déterminer si elle a adopté les procédures convenables, et il me répugne d'émettre une opinion qui puisse indiquer qu'un autre tribunal quelconque aurait fait erreur dans son interprétation de la portée ou des fins de l'ordonnance.

Commenter l'interprétation de l'ordonnance susmentionnée par un autre tribunal implique la mise en doute de l'exactitude d'une telle interprétation, ce que, dans mon opinion, cette Commission ne peut prendre sur elle-même de faire.

Je refuserais de faire droit à cette motion.

LE COMMISSAIRE BOYCE:

La requête, telle que soumise dans l'avis du 2 février et dans la pétition de la requérante en date du 12 novembre 1925, demande, entre autres choses, "qu'une ordonnance soit émise déclarant que la Commission des chemins de fer du Canada n'a pas autorisé ou n'a émis aucune ordonnance autorisant l'expropriation d'aucune partie du terrain d'Ellen Boland, et, en particulier, du terrain dont il s'agit dans cette affaire, etc.". La pétition en question rapporte en détail les étapes de la discussion, et les complications qui se sont présentées et auxquelles cette requête tend à remédier dans la mesure où cela est du domaine de cette Commission.

En conformité des dispositions d'une ordonnance de cette Commission n° 35153, en date du 5 juin 1924, on enjoignait à la compagnie de chemin de fer national du Canada, à la demande de la municipalité de Toronto, de construire un passage inférieur sous les voies de sa subdivision, de Newmarket sur la rue Bloor, Toronto. Un plan d'ensemble dudit passage inférieur devait être sousmis à cette Commission pour être approuvé par son ingénieur en chef dans les trente jours qui suivraient la date de l'ordonnance; des plans de détails "desdits travaux" devaient également être soumis à l'approbation de l'ingénieur en chef de la Commission. Cette ordonnance fut rendue, comme il y est dit, en vertu des pouvoirs conférés à la Commission par les articles 257 et 259 de la Loi des chemins de fer.

La compagnie de chemin de fer soumit un plan—n° C-555—en date du 28 juin 1924, lequel fut approuvé par son ingénieur en chef le 10 juillet 1924. Ce plan indiquait l'emplacement et la largeur de la rue et des voies ferrées, de même que les trottoirs, les courbes de la rue, et les bornes des morceaux de terre avoisinants.

Le 15 octobre 1924, la compagnie de chemin de fer, conformément aux dispositions de l'ordonnance, soumit à l'approbation de l'ingénieur en chef de la Commission, les plans d'un passage inférieur comme suit: C-724, esquisse du passage proprement dit; C-705 montrant en détail les culées principales; C-775 montrant le mur de soutènement du côté sud-est. Ces plans furent approuvés par l'ingénieur en chef le 17 octobre 1924, et avis en fut donné le même jour à l'avocat de la compagnie de chemin de fer. Ces plans, tels qu'approuvés, représentent l'ensemble du passage inférieur, tel que requis par l'ordonnance de la Commission. A l'exception des plans détaillés qui pouvaient être soumis plus tard, et qui n'indiqueraient que les détails de construction en conformité avec les plans ainsi approuvés le 17 octobre 1924, ces plans donnaient une vue d'ensemble des travaux projetés par la compagnie de chemin de fer et autorisés par l'ordonnance de la Commission.

A mon point de vue, à part de ce qui a trait à l'exécution des plans détaillés relatifs au projet, en conformité des plans d'ensemble susmentionnés, la Commission, dans son ordonnance, a atteint les limites de sa juridiction. L'acquisition de tout terrain ou de tout droit de servitude jugés nécessaires à la poursuite des travaux, n'entrait pas en ligne de compte dans l'ordonnance émise en premier lieu, et ne saurait relever de l'article 257, mais, d'une manière tout à fait indépendante, de divers articles de la Loi des chemins de fer, comme je vais le démontrer à l'instant.

Les plans—C-724, C-775, C-706—furent soumis à la Commission par la compagnie de chemin de fer, le 15 octobre, 1924. Le 16 octobre 1924, la compagnie de chemin de fer, en vertu de ses pouvoirs d'expropriation et conformément à la Loi spéciale et (ou) à la Loi d'expropriation, et tout à fait indépendamment de la Loi des chemins de fer, se mit en devoir d'exproprier deux morceaux de terre appartenant à Ellen Boland, la requérante et pétitionnaire, en déposant, ce jour-là même, au bureau d'enregistrement, un plan et une description du terrain à exproprier. Il s'ensuivit de longues contestations en cours civile,

relativement à la régularité de ces procédures, et aux pouvoirs conférés à la compagnie de chemin de fer, aux termes de la Loi d'expropriation ou de leur Loi spéciale, d'exproprier le terrain de la plaignante, comme faisant partie du projet d'un passage inférieur. La pétition soumise à cette Commission, et sur laquelle est basé l'avis de la requête que nous avons présentement à l'étude, fait connaître ces procédures. La compagnie de chemin de fer n'avait pris alors aucune action, et n'en a pris aucune dans la suite, sous l'empire de la Loi des chemins de fer, en vue d'exproprier, prendre ou utiliser du terrain appartenant à la plaignante, pour faciliter ce projet d'un passage inférieur.

La plaignante intenta un procès devant la Cour Suprême de l'Ontario, contre ces procédures en expropriation, demandant qu'elles fussent annulées comme illégales et non autorisées. Cette cause fut entendue à Toronto devant le juge Orde, le 26 janvier 1925, et prise en délibéré, le jugement étant rendu le 12 mars 1925. En date du 27 janvier 1925, alors que l'affaire était en instance, l'avocat de la plaignante écrivit à l'ingénieur en chef de la Commission, lui faisant part des difficultés que sa cliente avait à affronter en cour civile, par suite de l'intention de la compagnie de chemin de fer d'exproprier une partie de son terrain pour faciliter le projet du chemin de fer, et, apparemment, de justifier cette expropriation, en tout ou en partie, aux termes de la Loi des chemins de fer. Cette Commission n'avait pas été saisie d'une telle requête, mais, vu qu'un plan d'expropriation, conforme à la Loi d'expropriation, avait été déposé au bureau d'enregistrement, et était soumis à titre de preuve en cour civile, l'avocat demandait que la plaignante eût le privilège de plaider sa cause devant les commissaires avant qu'un tel plan fût approuvé par l'ingénieur en chef de cette Commission. Le même jour, l'avocat de la plaignante écrivait au Commissaire en chef de cette Commission lui remettant une copie de sa lettre à l'ingénieur en chef, et sollicitant le privilège de plaider la cause de sa cliente lorsque le plan en question serait soumis à l'ingénieur en chef pour son approbation. Le 29 janvier 1925, le commissaire en chef écrivit à l'avocat de la plaignante, en réponse à cette dernière lettre, et déclara qu'un tel plan n'avait pas encore été soumis à l'approbation de l'ingénieur en chef, mais que lorsque ce plan aurait été soumis et avant qu'il fût approuvé, l'avocat aurait l'occasion de présenter la cause de sa cliente selon son désir.

Le 30 janvier 1925, l'avocat des Chemins de fer nationaux du Canada soumit à la Commission le plan nº C-829, celui-là même qui avait été produit en cour civile et qui n'avait pas encore été soumis à la Commission. Ce plan fut présenté sous le titre de plan de détails du "mur de soutènement projeté pour le côté sud-ouest du passage inférieur de la rue Bloor". Dans sa lettre qui accompagnait le plan, l'avocat de la compagnie de chemin de fer déclarait: "conformément à l'ordonnance de la Commission, nº 35153, en date du 5 juin 1924 (lapremière ordonance relative au passage inférieur), j'inclus pour l'approbation de l'ingénieur en chef de la Commision, trois bleus du plan du mur de soutènement que l'on se propose d'ériger du côté sud-ouest du passage inférieur à la rue Bloor, subdivision de Newmarket. Voulez-vous bien remarquer que ce plan montre une voie d'une largeur de 42 pieds de manière à donner accès à l'entrepôt Loblaw et à la propriété de la Canadian Fairbank Morse Company dont l'entrée à tous deux, sur la rue Bloor, se trouve bloquée par le mur de soutènement."

La cité de Toronto n'accepta pas ce plan, pas plus qu'elle n'accepta ni construisit la voie en question, et, à la date où ce plan était soumis (le 30 janvier 1925), le jugement sur la cause plaidée devant le juge Orde était en instance.

Après en avoir avisé, le 30 janvier, l'avocat de la plaignante et le commissaire des travaux publics de la ville de Toronto, l'ingénieur en chef de la Commission alla à Toronto et se rendit compte de la situation, et, bien que le plan fût daté du 5 février 1925, l'ingénieur en chef de la Commission formula son approbation du plan C-829 sur la copie soumise à la Commission, le 31 janvier 1925, et la copie produite lors des procédures intentées devant le juge Orde, et

dont le jugement était alors en instance, portait le 31 janvier comme date de l'approbation de l'ingénieur en chef.

En date du 2 février 1925, et après que le plan susmentionné eut été approuvé par l'ingénieur en chef de la Commission, le commissaire des Travaux publics de la cité de Toronto écrivit comme suit à l'ingénieur en chef de cette Commission:—

CHER MONSIEUR,—Je vous accuse réception de votre télégramme du 30 du mois dernier qui se lit comme suit:—

> "Espère être à Toronto samedi après-midi concernant approbation des plans indiquant la rue au passage inférieur de rue Bloor, subdivision Newmarket, sur propriété Boland. Comprends que vous avez consenti à l'approbation du plan. Si vous désirez que quelqu'un m'accompagne, avisez-le de m'appeler à l'hôtel King-Edward entre huit et neuf samedi matin, trente et un courant."

Comme vous en a averti mon assistant, M. G.-G. Powell, sur les lieux, le samedi 31 janvier, la ville n'a pas consenti à la construction de l'entrée donnant accès à l entrepôt Loblaw et à la propriété de la *Canadian Fairbanks Morse Company*, et n'en a pas approuvé les plans. La ville prétend que la voie projetée en vue de donner accès à ces propriétés constituera un danger pour le public par le fait que la circulation du trafic devra s'y faire par la rue Bloor, à l'entrée du passage inférieur, et en passant dans une tranchée. La rue Bloor est une rue directe communiquant avec une route provinciale. La circulation du trafic y a été très active depuis nombre d'années, et le deviendra encore beaucoup plus. Par conséquent, nous sommes d'avis que si l'on peut trouver d'autres moyens d'avoir accès à la rue Bloor, on devrait agir en conséquence. Le projet de la compagnie de chemin de fer fut adopté dans l'intérêt des chemins de fer, et même si cela devait entraîner des frais additionnels, il ne serait que raisonnable et dans les meilleurs intérêts du public de construire, au niveau du sol ou du côté d'une autre rue, une voie qui donnerait accès aux propriétés.

La ville contribue au coût de l'amélioration aussi bien que les chemins de fer, et nous croyons que les dépenses ne devraient pas être le seul facteur à prendre en considération lorsque la sûreté et la facilité de la circulation sont en jeu.

Nous croyons que l'entrée Loblaw devrait être disposée de manière qu'elle soit de niveau avec la rue Bloor ou qu'elle trouve une issue par une autre rue.

Le 4 février, deux jours après que la ville eut envoyé sa lettre, l'ingénieur en chef de la Commission écrivait à M. Harris, commissaire des travaux de la ville de Toronto, et ne tenant aucun compte de l'affirmation de la ville quant au danger que présenterait l'entrée d'une rue transversale dans le passage inférieur, déclarait qu'il avait approuvé le plan. (Il l'avait approuvé le 31 janvier précédent). L'avocat de la partie plaignante s'opposa à cette procédure, dans une lettre datée du 2 février 1925, qu'il adressa au Commissaire en chef et dans laquelle il demandait à être entendu. Je tire le passage suivant de cette lettre:—

Je demande à la Commission des chemins de fer de nous entendre afin que nous puissions présenter la preuve nécessaire pour établir nos avancés. La hâte de M. Simmons me surprend, car il savait que j'avais l'intention d'écrire à la Commission au sujet des objections juridiques et autres et des faits que je désirais porter à sa connaissance Voulez-vous considérer ceci comme une requête de la part d'Ellen Boland demandant le désaveu de l'approbation donnée ou un nouvel examen de ce que M. Simmons a essayé de faire conformément à l'approbation tardive qu'il a maintenant attachée au plan?

Il me semble que cet empressement n'est pas convenable si nous considérons que M. Simmons nous a à peine consacré quelques minutes de son temps sur les lieux samedi matin, et lorsque je lui expliquai que nous avions des objections juridiques à faire valoir et des faits à établir il me répondit qu'*il n'avait rien à y voir*. S'il avait donné la considération voulue à ma demande il me semble qu'il aurait retardé sa décision jusqu'à ce que la question fût soumise à la Commission des chemins de fer.

Les dispositions de l'article 19, paragraphe 2, stipulant que toute plainte portée devant la Commission "doit", à la demande d'une partie à la plainte, être entendue "et jugée en audience publique", comme le demandait la lettre de l'avocat, semblent avoir été oubliées. Cependant, c'est apparemment une disposition mandative qui confère le droit à une audience publique en présence de la Commission, à laquelle était sujette toute approbation de la part d'un fonctionnaire de la Commission.

Le commissaire en chef répondit à cette requête le 4 février 1925; suit une partie de sa réponse:—

" Je comprends, d'après votre dernière lettre, que dans le procès actuellement en instance devant le juge Orde, on a soulevé le point que la compagnie de chemin de fer n'avait pas le pouvoir d'exproprier le terrain de Mme Boland vu que le passage inférieur en question n'est aucunement construit sur sa propriété, que ce terrain n'est pas nécessaire pour les travaux mais que l'on veut s'en emparer pour diminuer les dommages causés aux propriétés avoisinantes par l'expropriation de la compagnie du chemin de fer. *Si ce point est bien fondé, la compagnie de chemin de fer ne semble pas justifiable de prendre possession de ce terrain, et l'approbation du plan ne peut pas valider cette possession.*

. . . . . .

" Voici comment je comprends cette question: si dans les circonstances la compagnie de chemin de fer est autorisée à s'emparer du terrain de Mme Boland, il faudra que la loi suive son cours, *pourvu, toutefois, que les procédures aient été instituées régulièrement.* Je comprends que ce point est actuellement soumis aux tribunaux, aussi bien que la question principale en litige, à savoir, si la compagnie de chemin de fer peut s'emparer du terrain d'un propriétaire voisin pour diminuer les dommages à la propriété comme dans le cas présent.

" Si vous avez l'intention de présenter une requête à la Commission, inutile de vous dire qu'elle sera toujours prête à vous entendre."

Après l'approbation des plans (31 janvier 1925), et à la suite d'une forte protestation télégraphique de l'Association des Contribuables du quartier nº 6 de Toronto, quant au danger que présenterait une telle entrée dans le passage inférieur, la Commission consentit à entendre, *ex post facto,* les protestations de la plaignante et des autres parties intéressées, contre l'approbation de ce plan. Aucune suspension de la mise à exécution du plan ainsi approuvé ne fut ordonnée en attendant l'audience de la Commission.

Le plan, tel qu'approuvé par l'ingénieur en chef fut alors utilisé par la compagnie du chemin de fer comme preuve dans la cause civile alors en instance devant la cour Suprême d'Ontario; elle s'en servit comme défense, et on l'accepta comme pièce nº 24 dans cette cause. M. le juge Orde rendit jugement le 12 mars 1925, et Sa Seigneurie s'exprima dans les termes suivants:—

" L'avocat de la compagnie n'a pas essayé d'établir sa cause en se basant sur une disposition spécifique quelconque de la Loi des chemins de fer, 1919 (9-10 Georges V, Chap. 68 Dom.), et à ma connaissance une compagnie ordinaire de chemin de fer constituée en corporation par le Parlement du Canada n'aurait pas le pouvoir de faire ce que la compagnie défenderesse fait ici."

Le jugement traite des projets de la compagnie du chemin de fer, tels qu'exposés dans son plan C-829.

Au sujet du lopin " B "—la petite parcelle en forme de coin qui est parallèle à la rue Bloor,—le savant juge déclare ce qui suit:—

" Je ne comprends aucunement comment les défendeurs peuvent justifier leur prise de possession et l'enlèvement d'une partie du sol de la plaignante et la construction d'un mur de soutènement sur ce terrain, ou d'une pente, en alléguant la théorie que le droit au terrain ainsi pris ou modifié n'est qu'un droit de servitude."

Il ajoute aussi:—

" Je comprends que dans le cas présent on a l'intention de laisser le terrain en pente et de construire un mur de soutènement quelconque sur le lopin de terre en question. La plaignante possédera le lopin même en franc-alleu, mais elle ne pourra pas l'utiliser ou y ériger une construction à cause du prétendu droit de servitude de la compagnie défenderesse qui l'autorise à maintenir la surface en pente. A mon avis, la défenderesse ne peut faire cela sous aucun prétexte."

Et, le savant juge termine dans les termes suivants:—

" Sur cet aspect de la cause la demanderesse, la plaignante actuelle, pouvait faire déclarer que la compagnie défenderesse n'avait pas le droit de pénétrer sur le lopin "B", ou d'y ériger une construction."

Ce mur de soutènement, ou cette pente, qui est indiqué comme une partie du mur de soutènement sud-ouest constitue une partie importante du plan C-829, soumis à la Commission par la compagnie du chemin de fer, comme je l'ai mentionné plus haut. C'est un plan présenté par le chemin de fer renfermant les

détails du passage inférieur, mais les tribunaux civils ont déclaré que ce mur de soutènement, ou cette pente, ne peut pas être construit, ou fait, sur le terrain de la plaignante tel qu'indiqué, et, en conséquence, il me semble que le projet exposé par le plan C-829, bien qu'approuvé par l'ingénieur de cette Commission, a été, par un jugement des tribunaux civils, déclaré impropre, et non autorisé par la loi en ce qui concerne cette partie, indiquée en brun sur le plan, qui a trait au terrain d'Ellen Boland. Je ne vois pas, en conséquence, comment on peut maintenir que le plan C-829, qui renferme un tel mur de soutènement, ou pente, peut rester valide, et pour cette seule raison il aurait dû être désapprouvé avant aujourd'hui. Il est erroné.

La Commission accorda une audience le 19 mars 1925, et rendit jugement le 7 avril 1925, rejetant la requête en se basant sur les raisons exposées dans le jugement du commissaire en chef à cette date. Si on examine ce jugement on verra que le savant commissaire en chef, se référant aux procédures en expropriation instituées par la compagnie dit:—

"En ceci (les procédures en expropriation du mois d'octobre 1924) la compagnie du chemin de fer a agi, *non* par ordre de cette Commission, *ni en vertu des dispositions de la Loi des chemins de fer,* mais aux termes de la loi constituant en corporation la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada et aux termes de la Loi d'expropriation."

Il ajoute de plus:—

"Il est admis que les procédures en expropriation ont été prises avant que le plan (C-829) fût approuvé, et si cette approbation doit nécessairement précéder l'institution de ces procédures, alors, il est évident que tout ce que la compagnie du chemin de fer a fait dans le but de s'emparer du terrain en question est illégal, et par le fait même sa défense tombe et la Commission n'est pas obligée d'intervenir pour invalider le plan."

La compagnie n'a jamais présenté de requête à la Commission, en vertu de la Loi des chemins de fer, qui lui permettait d'usurper, ou d'autoriser l'usurpation, la prise de possession ou la modification de tout droit de propriété privé dans des terrains avoisinants.

Mais on prétend que l'approbation du plan C-829 constitue une déclaration de la part de la Commission à l'effet qu'elle possède des pouvoirs de ce genre, et c'est ce point que cette Commission n'a jamais éclairci.

La compagnie du chemin de fer n'a jamais demandé l'autorisation d'exproprier les terrains avoisinants en vertu de l'article de la Loi des chemins de fer, applicable aux ciconstances présentes. Ces pouvoirs sont mentionnés dans différentes clauses de la loi et la procédure à suivre pour les appliquer est spécifique et mandative.

Obtenir la permission de construire un passage inférieur pour ouvrir une rue sous un chemin de fer, aux termes de l'article 257 de la loi, et autoriser la compagnie du chemin de fer en rapport avec cette entreprise, à empiéter sur un terrain, à s'en emparer, à l'utiliser, ou à déprécier les droits du propriétaire sur ledit terrain, quelque nécessaire que cela pût être, sont des choses tout à fait différentes.

La première ordonnance de la Commission n'autorisait que le passage de la rue Bloor sous les voies du chemin de fer, aux termes de l'article 257, et l'exécution des travaux nécessaires à cette fin; on devait aussi déposer des plans démontrant que les travaux seraient conformes à l'ordonnance de la Commission. Si, dans l'exécution des travaux, il faut recourir au droit d'expropriation, la Loi des chemins de fer indique une procédure tout à fait distincte à suivre. L'article 257, aux termes duquel l'ordonnance concernant le passage inférieur fut émise, ne confère pas ce pouvoir.

L'article 200 de la Loi des chemins de fer détermine la procédure dans les termes suivants:—

"(1) Si, en quelque endroit du chemin de fer, la compagnie a besoin de plus d'espace qu'elle n'en possède ou n'en peut prendre en vertu de l'article précédent . . . détourner une voie publique, pour substituer une voie publique à une autre, *pour construire des ouvrages*

ou prendre des mesures que la Commission ordonne en vertu des dispositions de la présente loi ou de la loi spéciale, etc., elle peut . . . *demander à la Commission l'autorisation de prendre ce terrain pour ces fins sans le consentement du propriétaire.*

" (2) La compagnie doit donner au propriétaire ou possesseur de ce terrain dix jours d'avis de cette demande et faire tenir à la Commission, avec sa requête, copie de ces avis avec des affidavit attestant qu'ils ont été signifiés.

" (3) (a) et (b) spécifient la procédure qui " doit " être prise dans la requête avant qu'elle soit soumise à la Commission, et

" (4) explique que " A l'expiration du délai annoncé dans ces avis *et après l'audition des parties intéressées qui ont comparu,* la Commission *peut, à sa discrétion,* etc., etc., autoriser *par écrit* l'acquisition, pour lesdites fins, de la totalité ou d'une partie des terrains qui font l'objet de la requête.

" (5) et (6) stipulent que l'autorisation doit être déposée à la Commission, avec les plan, profil, livre de renvoi et les avis, et que remise doit également être faite à la compagnie —et (6) l'inscription du double ou de copies, certifiées conformes par la Commission, de l'acte d'autorisation, des plan, profil et livre de renvoi, ainsi que de la requête, chez l'enregistreur des titres pour le comté dans lequel ces terrains sont situés."

En vertu du paragraphe (7) toutes les dispositions de la Loi des chemins de fer aplicables à la prise de posession de terrains sans le consentement du propriétaire, s'appliquent dans les cas de terrains *dont la prise de possession est autorisée aux termes du présent article, etc.*

Cet article (200) de la Loi des chemins de fer (1919), constituait l'article 178 de la loi précédente, S.R.C., chapitre 37. D'après la rédaction de l'article, il ressort clairement que l'on doit se conformer strictement aux dispositions de l'article, maintenant l'article 200, comme la chose doit nécessairement se faire lorsque l'on subordonne les droits de propriété privée à l'intérêt et au bien-être publics.

C.P.R. *vs* Propriétaires terriens de Coquitlam, 13 C.R.C., p. 25.
La cause de Burnt District, Toronto, 4 C.R.C., 290.
Vancouver V. & E. Ry. Co., *vs* municipalité de Delta, 8 C.R.C., 354.
Municipalité de Delta *vs* Vancouver V. & E. Ry. Co., 8 C.R.C., p. 362.

La compagnie du chemin de fer n'a présenté aucune requête à cette Commission en vertu de cet article, ou de tout autre article de la Loi des chemins de fer, pour exproprier le tout ou partie, ou faire quoi que ce soit de nature à déprécier les terrains de la plaignante. C'est un fait qui doit être décidé par cette Commission seule, et, en décidant cette question, " la Commission n'est liée par la décision ou par le jugement d'aucune autre cour, à la suite d'une action, poursuite ou procédure soulevant cette question de fait, etc., etc."

Article 44 de la Loi des chemins de fer, 1919.

Le 19 mars 1925, lorsque cette Commission entendit la requête pour invalider l'approbation donnée au plan C-829 par l'ingénieur en chef de la Commission, dans les circonstances que j'ai exposées, la requérante attira l'attention sur le jugement rendu le 12 mars 1925 par M. le juge Orde dans la cause civile, qui, tout en soutenant que la compagnie défenderesse était justifiée, aux termes de la Loi d'expropriation, d'instituer des procédures pour exproprier les terrains de la plaignante, cependant se référa au plan C-829 qui fut accepté dans la cause civile comme preuve à l'appui de l'assertion de la compagnie portant que cette Commission, en vertu de son ordonnance nº 35153 du 5 juin 1924 concernant le projet du passage inférieur, avait, par l'entremise de son ingénieur en chef, approuvé un plan qui était censé condamner, pour ces fins, les parties de terrain qui y sont indiquées en couleur. Cette Commission n'avait pas fait une telle chose, et, comme je l'ai démontré, ne pouvait agir de la sorte. En outre, le jugement du tribunal civil, alors connu de cette Commission, établissait que cette partie du mur de soutènement, ou cette pente, au coin sud-ouest, sur le plan C-829 (indiqué dans le jugement comme pièce " B ") ne pouvait pas être expropriée, aux termes de la Loi d'expropriation, et, en conséquence, il fut démontré à la Commission que le plan, en ce qui concerne cette partie du mur de soutènement, était inexact.

Connaissant ces faits, il me semble qu'en disposant de cette requête il aurait été dans les attributions de la Commission de déclarer clairement, dans son jugement et dans son ordonnance, qu'aucune procédure en expropriation n'avait été instituée devant elle aux termes de la Loi des chemins de fer et de donner les raisons à cet effet. Cela aurait fait disparaître tout doute sur la question, et aurait empêché les complications qui ont suivi, faute d'une telle déclaration. Loin d'éclaircir la situation, le jugement sur cette requête (*a*) approuve spécifiquement l'entrée dans le passage inférieur qui comporte une expropriation, bien qu'aucune demande n'ait été faite à la Commission à ce sujet, et, en conséquence, la Commission n'avait pas le pouvoir de l'approuver, et (*b*) refuse d'invalider l'approbation du plan C-829 donnée par son ingénieur en chef, qui fait mention du mur de soutènement sud-ouest, lorsqu'elle avait en main le jugement rendu par le juge de la Cour civile faisant droit à la demande de la plaignante, c'est-à-dire qu'en ce qui concerne cette partie du plan, du moins, on ne pouvait pas toucher aux droits de la plaignante, et que les projets du chemin de fer, tels qu'indiqués sur le plan, ne pouvaient pas être légalement mis à exécution; et, en conséquence, le plan était inexact sur un point de détail important et devait être désapprouvé.

A mon avis, on aurait rendu la situation beaucoup plus claire si on avait fait une telle déclaration.

On demande maintenant à la Commission, dans cette requête, de remédier à un état de choses qui découle de l'approbation qu'elle a donnée au plan C-829 de la manière indiquée plus haut, et de sa confirmation subséquente de l'approbation donnée à ce plan en dépit de l'opinion des tribunaux que partie, du moins, de ce plan n'était pas correcte et en conséquence ne devrait pas être acceptée comme plan de détail. L'attitude prise par la Commission en cette affaire a porté d'autres tribunaux à rendre des décisions tout à fait contraires aux faits tels qu'établis par la Commission.

Je n'ai pas l'intention de discuter longuement les divers stages suivis par les procédures compliquées instituées devant les tribunaux civils, qui portaient toutes sur l'approbation de ce plan et lui étaient en grande partie attribuables. Ces faits sont exposés en entier dans la pétition et dans l'avis de motion, qui font partie du dossier, mais je ferai brièvement allusion à certains points importants mis en évidence par des décisions des cours de justice, et qui aurait pour résultat de causer de graves embarras à la plaignante, si la Commission ne faisait pas droit à cette requête.

Par exemple, le jugement du juge Orde fut porté en appel devant la deuxième cour de division de l'Ontario, qui maintint l'appel. Dans le jugement de celle-ci, rédigé par le juge Middleton, on trouve les paragraphes suivants:

> La cause, à mon sens, se rapporte aux dispositions de l'article 257 de la Loi des chemins de fer, et l'ordonnance rendue par la Commission en vertu de cet article suffit à justifier tout ce qu'a fait la compagnie défenderesse.
>
> D'après le statut, il n'appartient qu'à la Commission des chemins de fer de décider ce qui doit être fait et la manière de le faire. Notre tribunal ne peut en aucune façon modifier une ordonnance de la Commission.

Ces considérants ne concordent nullement avec les faits soumis à la Commission. Il importe de tirer ces faits au clair afin que la plaignante ne subisse pas un nouveau désavantage dans son appel au Conseil privé et qu'il soit bien compris que la Commission n'a pas rendu d'ordonnance dans ce sens et n'en pouvait pas rendre devant le genre de demande qui lui était faite.

Si, comme l'affirme la Cour de Division, dans le passage précité, l'article 257 de la Loi des chemins de fer justifie la conduite de la compagnie de chemin de fer et autorise les procédures en expropriation (qui de l'avis de la Commission, ont été prises hors de sa connaissance, en marge de la Loi des chemins de fer), et si, comme l'indique le second paragraphe précité du jugement de la Cour de Division, les tribunaux civils refusent un dédommagement à la plaignante parce qu'ils

ne se croient pas en droit de contredire une ordonnance de la Commission ainsi interprétée, la Commission a, je crois, le devoir de déclarer clairement, au milieu des complications qui l'embarrassent, qu'en présence de la sorte de demande qu'on lui adressait, elle ne s'est pas attribué une autorité susceptible de priver la plaignante de son droit d'obtenir un dédommagement devant les tribunaux civils et n'aurait pas pu réclamer une telle autorité.

En transférant les procédures d'expropriation à la Cour de l'Echiquier, la Cour Suprême du Canada a commenté dans les termes suivants le jugement du tribunal d'appel de l'Ontario:

> Pour les raisons exposées par M. le juge Middleton dans le jugement de la division des appels de la Cour Suprême de l'Ontario confirmant celui du juge Orde (56 Ont. L.R. 653 (56 Comptes Rendus judiciaires de l'Ontario)) dans la cause de *Boland* vs *le C.N.R.* (29 Ont. W.N. 41), nous concluons, d'accord avec ce tribunal, que l'expropriation faisant l'objet du litige tombe sous l'effet des dispositions de la Loi des chemins de fer 1919, et que l'ordonnance de la Commission des chemins de fer du Canada suffisait à justifier tout ce qu'a fait la compagnie de chemin de fer.

Lorsque la plaignante a voulu se pourvoir devant le comité judiciaire du Conseil privé contre le jugement de la seconde cour de division cité plus haut, sa demande a été rejetée avec frais et le savant juge qui a rendu le jugement du tribunal a prononcé les mots suivants:

> Dans cette affaire, toute la question en jeu est de savoir si la Commission des chemins de fer a le droit de rendre une ordonnance autorisant l'expropriation d'une partie du terrain de la plaignante.

La Commission n'a pas rendu d'ordonnance de ce genre, et, sauf la demande d'approbation du plan C-829 dont l'acceptation a été confirmée, la Commission n'a été saisie d'aucune procédure d'expropriation et, comme je l'ai fait remarquer, le jugement du juge Orde invalide comme plan de détail le plan C-829 représentant le mur de soutènement sud-ouest.

A l'audition de la présente demande à propos du point susmentionné, j'ai posé à M. Fraser, C.R., avocat de la compagnie de chemin de fer, la question suivante (voir vol. 451, page 1128):

> Le COMMISSAIRE BOYCE: "Est-il juste, monsieur Fraser, d'affirmer que dans cette cause la seule question en jeu est de savoir si la Commission des chemins de fer a le droit de rendre une ordonnance autorisant l'expropriation d'une partie du terrain de la plaignante?
> M. FRASER: Non, ce n'est pas cela."

Or, tant que le débat de l'appel, dont s'est inspiré le jugement de la seconde cour de division, n'a pas indiqué que la compagnie de chemin de fer croyait et prétendait que l'ordonnance de la Commission des chemins de fer et l'approbation du plan par ladite commission constituaient une justification de tout ce qu'elle avait fait, la plaignante, comme elle le déclare dans sa pétition, ne se savait pas lésée par le jugement de la Commission (rédigé par le commissaire en chef et approuvé par son adjoint) refusant d'annuler l'approbation du plan C-829.

Vu les complications qui ont résulté de l'aprobation du plan C-829 et de la confirmation de ladite approbation, il est manifestement du devoir de la Commission de tirer au clair les faits que la Commission peut seule vérifier. D'après l'opinion qu'on nous exprime, opinion soutenue par les jugements des tribunaux civils, l'acceptation du plan est interprétée comme justifiant une atteinte aux droits de propriété et aux droits civils dans la province d'Ontario ainsi qu'au droit de contrôle de la corporation de Toronto sur ses rues.

La Commission, c'est très clair, n'a eu aucune intention de ce genre. J'ajouterai que, dans les circonstances, elle n'avait pas ce pouvoir. Etant donné ce litige et les complications qui en ont résulté, il faut tout d'abord constater les faits et les exposer conformément à l'article 44 de la Loi des chemins de fer, sans égard aux opinions exprimées dans les conclusions ou les jugements des

autres tribunaux. Or, il est de fait qu'en approuvant le plan C-829 par l'entremise de son ingénieur en chef, la Commission n'a pas accordé et n'a pas eu l'intention d'accorder à la compagnie de chemin de fer l'autorisation de fouler, de prendre ni d'employer aucun des terrains de la plaignante ou de toute autre personne, quand même ces terrains seraient contigus à l'espace où les travaux du passage inférieur se trouvent confinés par le fait des limites de la rue Bloor.

Ce n'est pas répondre suffisamment à la demande que de dire que l'ordonnance de la Commission parle par elle-même. Dans les circonstances, surtout vu les commentaires du juge Orde concernant le projet de construire le mur de soutènement sur le terrain de la plaignante d'après le plan C-829, il faut conclure que ce plan n'aurait pas dû être approuvé, qu'il est condamné par les tribunaux, du moins en partie, qu'il n'est plus applicable au passage inférieur, qu'en l'approuvant la Commission n'a pas autorisé et ne pouvait pas, devant la sorte de demande qu'on lui soumettait, autoriser l'expropriation du terrain d'Ellen Boland ou de qui que ce soit, ni exercer aucune autorité en dehors des limites de la rue Bloor, et qu'aucune décision ou ordonnance de la Commission ne comportait un empiétement sur les droits de propriété de la plaignante. Puisque, par suite du jugement du juge Orde en ce qui concerne la parcelle "B" et le mur de soutènement, le plan se trouve défectueux et inexact comme plan de détail, et afin de supprimer tous les doutes et de tirer la situation au clair, je désavoue ledit plan et j'en annule l'approbation par l'ingénieur en chef (datée du 31 janvier ou du 5 février 1925), j'ordonne en outre, que la compagnie de chemin de fer soumette à l'approbation de la Commission un autre plan de détail du mur de soutènement sud-ouest, préparé conformément à la première ordonnance et limité à ce que ladite ordonnance autorise.

Si nous laissions l'affaire dans son état actuel, sans rendre d'ordonnance autrement que pour renvoyer la présente demande, nous placerions la Commission dans une situation bizarre. Elle se trouverait avoir approuvé comme partie d'un travail par elle autorisé, la construction d'une partie du talus du mur de soutènement sud-ouest sur les terrains de la plaignante, au delà des limites de la rue Bloor, comme on le voit par le plan C-829, chose qui, de l'avis du tribunal provincial, ne devait pas se faire. Elle se trouverait, ayant déjà confirmé l'approbation dudit plan en termes exprès, à annuler cette approbation par le renvoi de la demande, et cela à la suite du jugement du tribunal provincial. Ainsi la Commission accomplirait une chose qu'elle a déjà déclaré ne pas pouvoir faire: empiéter sur la juridiction d'une cour provinciale.

Voir le jugement du commissaire en chef Killiam dans la cause de

Duthie vs la Compagnie du Grand-Tronc (4, C.R.C.. 304 à 315).

La plaignante veut se pourvoir devant le comité judiciaire du Conseil Privé contre les jugements des tribunaux provinciaux, mais le juge Middleton, dans les termes que nous avons cités plus haut, lui en a refusé la permission. A mon sens, il est du devoir de la Commission de corriger l'erreur de fait qui empêche la plaignante d'affirmer pleinement ses droits de propriété devant les tribunaux, et je le fais de la manière indiquée.

Je suis donc d'avis que la Commission doit émettre une ordonnance déclaratoire portant que la Commission n'a jamais autorisé l'expropriation d'aucune partie du terrain d'Ellen Boland pour la construction dudit passage inférieur et que, selon la Commission, l'approbation du plan par l'ingénieur en chef ne peut pas être interprétée comme comportant une telle autorisation.

Le commissaire Oliver:

Mme Ellen Boland est propriétaire du terrain qui fait front sur la rue Bloor, dans la cité de Toronto, près de l'endroit où cette rue est traversée par l'embranchemin de Newmarket du chemin de fer National du Canada.

Le 5 juin 1924, la Commission a ordonné et par le fait permis à la compagnie de chemin de fer de construire un passage inférieur sur la rue Bloor à l'endroit où cette rue se trouve croisée par ledit embranchement. Une partie des frais devait incomber à la ville de Toronto. L'ordonnance obligeait la compagnie à déposer dans les trente jours un plan du passage inférieur projeté. Le plan fut produit et approuvé. Il comportait l'abaissement du niveau de la rue sur une certaine distance, chaque côté de la voie de fer. Il nuisait ainsi à la facilité d'accès des bâtiments, chaque côté de la rue. L'ordonnance et le plan, aux yeux de la Commission, ne devaient pas s'appliquer aux terrains situés en dehors de la limite de la rue. Lorsque l'ordonnance fut rendue, il était bien entendu que les dommages subis par ces propriétés devaient être payés en partie par le chemin de fer National et en partie par la ville.

L'épicerie "Loblaw Groceries" occupait le front de son terrain à l'endroit du passage, à côté de la propriété Boland. L'importance du dommage causé aux propriétés faisant front sur le passage inférieur dépendait de la profondeur de la dépression de la rue et de l'emploi des propriétés. Vu que l'édifice Loblaw occupait tout le front donnant sur le passage, moins douze pieds, vu que le commerce de cette maison nécessitait un va-et-vient considérable et croissant, et que le niveau du passage à cet endroit se trouvait fortement au-dessous du niveau ordinaire de la rue, les propriétaires de l'édifice Loblaw avaient droit à des dommages-intérêts très substantiels. La propriété Boland ne servait pas au commerce et le front n'était pas entièrement occupé par des bâtiments.

En étudiant la question des dédommagements à payer relativement aux propriétés faisant front sur le passage, le chemin de fer en est venu à la conclusion qu'au lieu de payer aux propriétaires du magasin Loblaw le plein montant des dommages subis du fait de la construction du passage, il serait avantageux de réduire les dommages en donnant à ces marchands une servitude de passage sur un morceau du terrain Boland alors inoccupé. Il semble que la compagnie de chemin de fer et les Loblaw en soient venus à un arrangement satisfaisant sur cette base. Mais on ne put réaliser un accord avec la propriétaire du terrain Boland.

L'article 200 de la Loi des chemins de fer—loi qui définit les pouvoirs de la Commission des chemins de fer—prévoit les cas où une compagnie de chemin de fer veut du terrain en dehors de son emprise. Cet article s'applique à tous les chemins de fer du Canada sauf le National-Canadien, lequel, parce qu'il appartient à l'Etat, prétend avoir droit de prendre des procédures pour acquérir du terrain en dehors de son enceinte en vertu de la loi d'expropriation, d'après laquelle la Couronne peut prendre possession d'un terrain pour des fins d'intérêt public. Les procédures pour l'expropriation des propriétés privées en vertu de la loi des chemins de fer sont lentes et compliquées. Mais, sous l'empire de la loi d'expropriation, elles sont brèves. Pour le terrain Boland, elles ont consisté à déposer les plans du terrain à exproprier au bureau d'enregistrement de la ville de Toronto le 16 octobre 1924. C'était une affirmation formelle de possession, la somme à payer devant être réglée plus tard.

Mme Boland a intenté une action en Cour Suprême d'Ontario pour faire annuler l'expropriation effectuée par la compagnie de chemin de fer. Le juge Orde a entendu la cause en janvier 1925. La ville de Toronto, qui payait une partie des frais du passage inférieur, a désapprouvé le plan d'expropriation déposé par la compagnie de chemin de fer, à cause des dangers qu'il créait. Après l'audition des témoignages par le juge Orde, mais avant qu'une décision ne fût rendue, on soumit le plan d'expropriation à l'ingénieur en chef de la Commission des chemins de fer. Ayant examiné le terrain, il en vint à la conclusion que le plan ne créait pas de danger pour le trafic du passage, comme la ville l'avait prétendu. La cour admit la production du plan approuvé, à titre de pièce au procès.

En mars 1925, le juge Orde décida que le chemin de fer avait le droit spécial d'expropriation qu'il réclamait et que par conséquent le plan demeurait valide.

Il fit remarquer que cette procédure extraordinaire, en marge de la loi des chemins de fer et en dehors de l'autorité de la Commission des chemins de fer, n'aurait pas pu être prise par une compagnie de chemin de fer ordinaire et en réalité ne pouvait être prise que par le chemin de fer National du Canada agissant au nom de la Couronne.

Le 21 août 1925, la Commission émit un certificat portant que le passage inférieur avait été parachevé conformément au premier plan. Aucun travail n'avait été entrepris à cette époque, et il ne s'en est pas encore fait sur la propriété Boland, acquise au moyen de la loi d'expropriation.

Mme Boland s'est pourvue devant la deuxième cour de division de l'Ontario contre la décision du juge Orde. Le jugement fut rendu par le juge Middleton. Il contenait le passage suivant:

> La cause, à mon sens, se rapporte aux dispositions de l'article 257 de la Loi des chemins de fer et l'ordonnance rendue par la Commission en vertu de cet article suffit à justifier tout ce qu'a fait la compagnie défenderesse.
>
> D'après le statut, il n'appartient qu'à la Commission des chemins de fer de décider ce qui doit être fait et la manière de le faire. Notre tribunal ne peut en aucune façon modifier une ordonnance de la Commission.

Mme Boland a alors demandé la permission d'en appeler au comité judiciaire du Conseil privé. Cette demande fut refusée pour les raisons données par le juge Middleton. Sa décision renfermait le paragraphe suivant:

> Dans cette cause toute la question en jeu est de savoir si la Commission des chemins de fer a le droit de rendre une ordonnance autorisant l'expropriation d'une partie du terrain de la plaignante.

Il y a une contradiction manifeste entre les vues du juge Orde et celles du juge Middleton et de ses collègues sur l'application de la Loi des chemins de fer et par conséquent sur les pouvoirs de la Commission en ce qui concerne les procédures d'expropriation prises par la compagnie de chemin de fer relativement à la propriété Boland. A cause de cette différence d'opinions entre le tribunal de première instance et la cours d'appel sur une question de fait se rapportant à la décision de la Commission, Mme Boland se trouve privée du droit d'en appeler au tribunal de dernier ressort pour la protection de ses droits de propriété. Si l'opinion du juge Orde est juste, on aurait pu accorder le droit d'appel à Mme Boland. Si c'est l'avis du juge Orde qui est bon, il ne peut être question d'un appel.

Mme Boland demande à la Commission de déclarer si c'est par son ordre ou non que les procédures d'expropriation ont été prises contre sa propriété.

Pour faire mieux comprendre la question, il me semble qu'on pourrait logiquement la diviser en deux parties:—

(1) L'ordonnance de la Commission concernant la construction du passage souterrain a-t-elle autorisé l'expropriation de la propriété de Mme Boland?

(2) Est-ce qu'un acte ultérieur de la Commission a pu établir une telle autorisation?

A la suite d'une ordonnance de la Commission, dont l'interprétation par les tribunaux est faite différemment en ce qui concerne les faits se rattachant à l'action prévue par la Commission, et d'où il résulte que le droit d'appel au tribunal de dernier ressort se trouve refusé, la demanderesse désire avoir une déclaration de la Commission dans le but de faire disparaître l'obstacle qu'elle rencontre par le fait de l'interprétation donnée à l'ordonnance et à l'idée de la Commission par la Cour d'appel d'Ontario.

C'est là une demande extraordinaire; mais les circonstances de la cause sont aussi extraordinaires. A mon sens, le but principal de l'existence de la Commission est de décider sur les faits plutôt que sur les points de droit, et d'étudier les situations à mesure qu'elles se présentent, qu'elles soient ordinaires ou extra-

ordinaires. C'est là l'une des principales différences entre cette institution et les autres cours de record.

Je suis d'avis que les faits exigent une déclaration officielle de la part de la Commission dans le sens suivant:—

(1) L'expropriation de la propriété de Mme Boland par le réseau du National-Canadien n'était pas incluse ou prévue dans l'ordonnance première relative à la construction du passage souterrain; et
(2) La Commission n'a pas fait de démarche ultérieure qui pût faire tomber cette expropriation sous les procédures régulières d'expropriation prises par la compagnie de chemin de fer.

DEMANDE DE LA MUNICIPALITÉ DE POINT-GREY, C.B., AU SUJET DU TARIF DE LA COMPAGNIE DE TÉLÉPHONE DE LA COLOMBIE BRITANNIQUE

Jugement de M. le Commissaire Boyce en date du 10 février 1926, approuvé par le Commissaire en chef adjoint, le Commissaire Oliver étant dissident.

La plainte de la corporation municipale de Point-Grey, C.B., porte sur les taux proposés dans le supplément n° 1 de la compagnie de téléphone de la Colombie britannique au document C.R.C. n° 7, daté du 15 janvier 1924, présenté devant la Commission le 28 janvier 1924 et devant être mis en vigueur le 26 février 1924.

Les principales particularités de ce tarif sont les suivantes:

SERVICE D'ÉCHANGE DE VANCOUVER ET BANLIEUES

Entre les séries:—	
Collingwood, Fraser, Glenburn, Kerrisdale, Marpole, Vancouver-Nord, Point-Grey, Vancouver, Vancouver-Ouest	4s. par appel durant 5 minutes

GLENBURN—POINT-GREY

Service d'échange sans limite de temps—	Tarif mensuel Affaires	Résidence
Ligne personnelle dans un rayon d'un mille du central..	$4 00	$2 00
Ligne à deux abonnés dans un rayon d'un mille du central	....	1 50
Ligne d'abonnés multiples dépassant un mille et dans un rayon de trois milles du central..	2 50	1 50

Les taux proposés dans le tarif qui forme le sujet du litige, et qui, mis en vigueur dans la région de Glenburn (en l'absence de plainte) seraient appliqués à la série téléphonique de la région de Point-Grey, sont les mêmes qui sont déjà en usage pour les séries de (a) Collingwood, (b) Fraser, (c) Kerrisdale, (d) Marpole, (e) Vancouver-Ouest, et (f) Vancouver-Nord. Le taux de communication de 4 sous est cependant une réduction d'un sou par appel entre toutes les séries pour le vaste réseau téléphonique connu sous le nom de Vancouver métropolitain à l'exception des banlieues Vancouver-Nord et Vancouver-Ouest, avec lesquels, par suite du coût élevé du câble de transmission, la communication est établie à 10 sous par appel, et se trouverait réduite par le changement à 4 sous par appel, soit une réduction de 6 sous par appel entre ces séries.

La création des nouvelles circonscriptions de Point-Grey et Glenburn formées par la compagnie par suite de changements internes, est devenue nécessaire à cause de la croissance des affaires de la compagnie dans le service téléphonique

connu sous le territoire du Vancouver métropolitain. C'est pour la même raison que les autres séries ci-dessus mentionnées ont été formées.

Il appert qu'en 1906, il n'y avait qu'une seule série pour toute la cité de Vancouver. Tout semblait présager un fort développement et une arrivée considérable de population en cette localité, et prévoyant la nécessité d'un matériel largement accru pour faire face aux besoins téléphoniques d'un territoire se développant très rapidement, connu sous le nom de Vancouver métropolitain, la compagnie de téléphone a préparé des plans pour fournir le service téléphonique en proportion du développement présumé d'année en année. La compagnie s'est assuré les services des experts. La croissance virtuelle de la région de Vancouver et des environs formant maintenant les banlieues, a été étudiée avec soin, et suivant l'avis des experts, la compagnie a pris des mesures pour appliquer sa politique de développement. Suivant les besoins qui surgirent, en justification des prévisions de la compagnie sur la croissance de la population, et le développement parallèle du service téléphonique, de nouvelles séries furent établies, puis subdivisées conformément aux circonstances. Toutes les séries dans les banlieues de Vancouver ont été ainsi établies. Par exemple, la série d'Eburne, l'un des premiers réseaux de banlieue, a été subdivisée en celle de Kerrisdale et Marpole, puis de nouveau, les circonscriptions de Glenburn et Point-Grey ont été séparées et établie en séries distinctes, dans chaque cas, le tarif des taux étant soumis à la Commission en conformité de la loi. Il appert que toutes ces divisions de territoires ont été faites suivant la politique mentionnée ci-dessus et décidée en 1908, dans le but de faire face aux besoins d'une région se développant très rapidement. En vertu de la Loi des chemins de fer, cette commission n'a pas le pouvoir de surveiller ou contrarier la conduite d'une compagnie de téléphone tombant sous sa juridiction, en ce qui concerne l'établissement, la subdivision ou le rajustement des réseaux de séries. C'est là une question d'administration intérieure qui échappe complètement à la compétence de la Commission. La juridiction de celle-ci reste confinée aux tarifs ainsi qu'aux taux et taxes qui en découlent. C'est pourquoi la Commission n'a rien à voir au sujet de la politique adoptée par la compagnie en 1908, et de tout ce qu'elle fait, a fait ou pourra faire dans l'application de cette politique ou de toute autre du même genre. La juridiction de la Commission consiste à déterminer le caractère équitable des taux et frais du service téléphonique et à juger toute question de distinction injuste qui pourrait en découler.

Ce principe relatif à la juridiction a été réglé depuis longtemps dans les jugements de la Commission:

Tinkess vs Bell Telephone Co., 20 C.R.C. 249.

Ville de Dundas vs Bell Telephone Co., vol. IX des jugements de la Commission, p. 83.

Plainte des municipalités de la C. B. concernant l'échange de Kerrisdale. Compagnie de téléphone de la C.B. Jugements de la Commission, vol. XL, p. 325 (1er déc. 1921).

Corporation de Saanich vs B.C. Telephone Co. Jugements de la Commission, vol. XV, p. 63.

Villes de Riverside, Tecumseh et al. vs Bell Telephone Co., (1er sept. 1925). Jug. de la Com., vol. XV, p. 263, ainsi que les autres causes mentionnées.

On pourrait faire une mention spéciale de la cause Kerrisdale citée ci-haut, parce que les conditions et circonstances de cette cause ont une forte ressemblance avec celles de la présente cause, et il s'agit d'un service voisin dans la banlieue de Vancouver. Les tarifs sont les mêmes dans les deux cas, et le taux de 5 sous par appel est maintenant de 4 sous.

Le tableau suivant (pièce n° 2) donne approximativement le nombre respectif d'abonnés dans Vancouver et banlieues au 31 octobre 1925:—

		Abonnés
1.	Vancouver (ville de)	45,555
2.	Vancouver-Nord	2,227
3.	Vancouver-Ouest	502
4.	Université	2
5.	Point-Grey	807
6.	Kerrisdale	2,158
7.	Marpole	872
8.	Fraser	2,072
9.	Collingwood	1,920
10.	Glenburn	401

La série de l'Université a été établie durant la période où les taux relatifs à Point-Grey étaient contestés et après la suspension, en attendant l'audition de la cause, par l'ordonnance n° 35623, en date du 1er octobre 1924, du tarif qui fait le sujet de cette plainte (en ce qui concerne la série de Pointe-Grey); le supplément n° 8 au tarif n° 7 C.R.C., en date du 18 juin 1925 et entré en vigueur le 1er août 1925, stipulait que la série Université serait soumise aux mêmes tarifs et taxes que les chiffres présentement en litige et proposés pour cette série et celle de Glenburn, et qui, tout en restant suspendus dans le cas de la série de Point-Grey, sont entrés en vigueur pour la série de Glenburn. Lors de l'audition de la cause à Vancouver, M. R.-L. Reid, C.R., a comparu comme avocat de l'Université de la Colombie britannique et jusqu'à un certain point s'est joint à la corporation de Point-Grey pour s'opposer au tarif. Après une déclaration faite par l'avocat de la compagnie de téléphone, à l'effet que l'Université, tout en étant soumise au taux de Vancouver, payait la somme de $281.15 par mois pour 35 appareils téléphoniques servant presque exclusivement à des communications avec la cité de Vancouver, tandis que pour le même service sous le présent système proposé, l'université paierait $218 par mois, ce qui constituait pour l'institution une économie de $62.29 par mois et après vérification faite par M. Reid, ce dernier retira son opposition, disant que ses clients étaient parfaitement satisfaits.

Avant l'établissement de la série de Point-Grey, les abonnés résidant en cet endroit étaient reliés à la série Bayview de Vancouver. Avant la mise en vigueur de ce changement, la compagnie de téléphone envoya la lettre suivante à ses abonnés de Point-Grey (voir p. 9, pièce n° 18):—

BRITISH COLUMBIA TELEPHONE COMPANY

Bureau du Surintendant général du Trafic commercial

E.-F. Helliwell: Vancouver, C.B., 17 septembre 1924.

Howard-C. Green,
2775, rue Courtney,
En ville.

Cher monsieur,—Par suite du développement continuel de la partie de Point-Grey située à l'ouest de la rue Wallace, nous constatons qu'il est de plus en plus difficile de fournir le service téléphonique aux résidents de ce district, même aux taux de Bayview augmentés de la taxe de distance, vu que le bureau de Bayview n'est pas bien éloigné de cette circonscription.

Pour remédier à la situation, nous avons construit la nouvelle série de Point-Grey, et nous avons l'intention de la séparer le ou vers le 1er octobre, alors que tous les abonnés présents et futurs du district ouest de Point-Grey seront desservis par le bureau de cette série. Votre service sera donc transféré de la série Bayview à celle de Point-Grey lors de l'inauguration de la nouvelle série, et votre nouveau numéro de série sera publié dans l'édition d'octobre de notre répertoire, soit le numéro 199-L, et le taux de votre abonnement sera de $1.50 net par mois au lieu de $2.70, que vous payez actuellement.

De plus, vu qu'il est pratiquement impossible de fournir même un service à deux abonnés dans les conditions actuelles, comme nous l'avons dit plus haut, avec l'inauguration de la série de Point-Grey, nous serons en mesure de vous fournir un service isolé, si vous le désirez, au prix de $2 net par mois. Si vous préférez ce genre de service, veuillez nous faire connaître votre intention aussitôt que vous le pourrez.

Bien à vous,

E.-F. HELLIWELL,
Surintendant général du trafic commercial.

La plainte de la municipalité de Point-Grey, faite au nom des abonnés, est surtout destinée à démontrer que cette séparation de la série de Bayview impose aux abonnés une taxe de 4 sous par appel pour communiquer avec la série Bayview, et que les abonnés de Point-Grey sont en grande partie des personnes faisant affaires avec Vancouver; les fréquentes occasions de communiquer avec Vancouver, et par suite de payer la taxe de 4 sous, augmenteront de beaucoup, prétendent-ils, le tarif et la taxe du téléphone pour ces abonnés.

Il faut remarquer que cette prétention est précisément la même que dans le cas de Riverside et Tecumseh étudié par la Commission, et que les conditions sont les mêmes que lors de la formation de la série Tecumseh, reliant les anciens abonnés de la série Windsor à la nouvelle série avec l'obligation de payer le tarif usuel.

D'une manière un peu différente, mais conformément aux mêmes principes, les abonnés autrefois desservis par la série Eburne qui, par suite d'un changement dans les limites de districts et l'établissement de la série Kerrisdale, ont été reliés à la nouvelle série et séparés de la série Eburne, se sont plaints qu'il leur était imposé une taxe de 5 sous pour se mettre en communication avec la circonscription d'Eburne, ce qu'ils pouvaient faire auparavant sans payer quoi que ce soit. La taxe de 5 sous a depuis été réduite à 4 sous pour toutes les communications avec les séries du Vancouver métropolitain. La Commission a jugé que cette taxe n'était pas déraisonnable. En se prononçant sur la cause de Kerrisdale, le commissaire en chef adjoint qui a présidé à l'audition et a rendu la décision de la Commission, déclare à la page 329:—

> La taxe de 5 sous (maintenant 4 sous) pour un appel de numéro à numéro entre les séries Kerrisdale et Eburne est conforme d'une manière générale à la taxe imposée pour une communication directe entre deux séries dans le territoire en question.

Il me semble que la plainte porte surtout sur le fait du volume des appels pour Vancouver dans le cas de Point-Grey, et des appels pour Eburne dans le cas de Kerrisdale, le même principe s'appliquant pour toutes les séries situées en dehors du territoire métropolitain de Vancouver. Un abonné désirant appeler le bureau d'Eburne et obligé de payer la taxe de communication entre séries, a absolument le même grief que l'abonné de Point-Grey désriant appeler Vancouver, si ce tarif, maintenant suspendu en attendant la décision sur cette plainte, est mis en vigueur. L'imposition pour une communication avec Vancouver est précisément la même que pour l'ancienne série Eburne, dans les cas de Point-Grey et Kerrisdale respectivement, et elle est aussi la même pour toutes les autres séries dans une situation semblable et que j'ai citées. La différence entre cette plainte et le cas de Kerrisdale semble être que dans ce cas la séparation est faite d'avec une série de Vancouver, et le nombre des abonnés ayant à payer la taxe de communication sera plus fort que le nombre des abonnés de Kerrisdale séparés de la série Eburne. Cette prétention amènerait des calculs bien compliqués, si elle pouvait avoir quelque poids en opposition au tarif. Quel est le pourcentage des abonnés d'une série, au-dessus du nombre des abonnés d'une autre série, appelés à payer la taxe de communication, qui peut constituer, *per se,* une taxe déraisonnable? En séparant ou subdivisant les circonscriptions de séries, en créant de nouvelles séries, comme toute compagnie de téléphone a le droit de le faire dans la conduite de ses affaires, et, par suite, en imposant une taxe de communication comme c'est la coutume dans ces circonstances, la compagnie devra-t-elle d'abord faire un calcul soigné du nombre des abonnés de la nouvelle circonscription dont les affaires exigent une plus grande fréquence de communications que les autres, puis, par ce calcul, conclure à la possibilité d'appliquer une semblable taxe à cette circonscription? Et devra-t-elle tenir un compte précis, rajuster ses taxes, ou peut-être changer ou ajuster les limites des circonscriptions pour se conformer au résultat du calcul? Si, comme je l'ai fait remarquer, la compagnie a le droit, dans le cours ordinaire de ses affaires, de

créer de nouvelles séries, de rajuster les limites des anciennes, et si les taxes généralement admises dans ces cas, sont sujettes à être contestées pour les raisons ci-dessus mentionnées, la compagnie aurait une charge tellement onéreuse qu'il en résulterait une situation anormale, vu les décisions de la Commission mentionnées plus haut.

Comme je l'ai indiqué, la situation de Vancouver métropolitain est la suite d'une politique bien élaborée, que la compagnie a établie il y a longtemps, sur l'avis d'experts, en vue de donner à ses activités commerciales un essor puissant, qui a porté ses fruits et qui se continue encore avec une intensité aussi grande sinon beaucoup plus grande que celle prévue en 1908, lors de l'adoption de cette politique. Bien que la Commission n'exerce aucun contrôle sur cette manière de voir, elle peut dire avec certitude que ni les témoignages ni les plaidoiries se rattachant à l'enquête ne montrent que la sagesse et la valeur de cette politique puissent être attaquées. On a déposé, de temps à autre, dans les dossiers de la Commission, un état des taxes et des tarifs applicables dans d'autres sections des zones téléphoniques de Vancouver métropolitain; et les barèmes actuellement en discussion sont les mêmes que ceux qui étaient en vigueur, subordonnément à la sanction de la Commission, dans les autres zones. Comme il est impossible à la Commission de modifier la décision de la compagnie quant à l'établissement des nouvelles zones de Glenburn et de Point-Grey, il faudrait pouvoir démontrer le caractère inéquitable et injuste des tarifs qu'on veut appliquer au territoire de Point-Grey et qui sont en vigueur à Glenburn ainsi que dans les autres zones dont j'ai fait mention. La nécessité de disjoindre ces zones téléphoniques du territoire auquel elles appartenaient autrefois s'est fait sentir à la suite de l'essor pris par le téléphone et dû à l'expansion du Vancouver métropolitain, au double point de vue de la population et du commerce, c'est-à-dire les mêmes motifs qui ont agi sur la création des autres zones.

Je ne puis découvrir de preuves ni d'arguments tendant à établir qu'il existe ici une disparité injuste. Je crois qu'aucun des motifs avancés à l'appui de cette assertion ne saurait être accepté suivant le sens accordé au terme "disparité injuste" par la Loi des chemins de fer et d'après les diverses interprétations que lui ont données la Commission et les décisions judiciaires qui ont été rendues en appel. Le simple fait qu'un usager quelconque de l'ancienne zone se trouve compris dans la nouvelle zone ou qu'un autre usager s'en trouve exclu, par l'établissement de la nouvelle série, ne saurait en soi soutenir une telle assertion. S'il en était ainsi, la compagnie ne pourrait pratiquer de nouvelles délimitations sans motiver l'établissement d'une telle taxe. Dans l'affaire Tecumseh (Jugements etc., de la Commission, vol. XV, p. 206), cet état de choses s'est accentué en ce qui concerne la ville de Riverside, l'une des parties plaignantes. Celle-ci s'est plaint que le nouvel aménagement avait séparé la ville en deux zones, imposant ainsi une taxe entre le côté ouest de la route de Lauzon et la nouvelle zones téléphonique établie sur le côté est. Je crois qu'il convient de signaler ici ce qui a été dit à ce sujet, notamment:

> "Mais, comme on l'a dit, les attributions de la Commission, en ce qui concerne les compagnies de téléphone, se limitent à la question des taxes. Elle ne saurait donc, sous l'empire de sa juridiction actuelle, rendre aucun arrêt pouvant remédier à cet état de choses. Je ne puis voir, par conséquent, comment l'aménagement zonier dont il s'agit pourrait avoir un effet quelconque sur l'équité des tarifs que nous avons eus à examiner."

La même situation se présente inévitablement dans chaque zone téléphonique nouvellement établie. Certains abonnés auront à souffrir des inconvénients et d'autres, suivant la nature de leurs affaires particulières ou de leurs exigences sociales, seront assujétis à des taxes additionnelles entraînées par des appels téléphoniques interzoniers, mais il ne faut pas conclure de cette situation inévitable, inhérente à chaque réaménagement zonier de ce genre et sans lequel il serait impossible de créer de nouvelles zones, qu'il en résulte une disparité injuste.

On a exposé le cas du *Jericho Club* qui, à la faveur d'une irrégularité commise dans la démarcation de la ligne zonière, a été relégué dans la série Bayview. La Commission ne peut modifier cette ligne de démarcation et les zoniers doivent donc accepter les barèmes en vigueur dans les limites établies, à condition, toutefois, que la Commission soit convaincue que les tarifs ne soient pas d'un caractère inéquitable ni arbitraire. La disparité injuste tient à la délimitation de la frontière de la zone. Mais cette disparité n'existe pas ici, car, bien que la ligne de démarcation puisse être irrégulière, il importe peu qu'un usager soit d'un côté de la ligne et paie l'ancien tarif alors qu'un autre abonné se trouve de l'autre côté, s'il est soumis au même tarif, malgré que les résultats soient différents en ce qui regarde ses appels téléphoniques en dehors de la série, appels nécessités par ses exigences commerciales ou sociales.

Le *Jericho Club* est assujéti aux mêmes taxes que tout autre abonné de sa zone. L'on n'a donc pas créé de disparité injuste en délimitant la nouvelle zone de Point-Grey, initiative que la Commission n'a pas la faculté de modifier ni de redresser d'aucune façon.

La compagnie téléphonique, comme en ce qui regarde les causes Tecumseh et Riverside (*supra*), a pris la responsabilité de démontrer que les tarifs et les taxes proposés étaient équitables. Elle a fait voir que la série Bayview s'encombrait rapidement et que la nécessité se faisait sentir de créer un nouveau bureau central. Le fait n'a pas été contredit car il ne se rattachait pas à la question en discussion. Les requérants ont toutefois présenté une preuve abondante par l'organe d'un témoin expert, M. J.-G. Wray, un ingénieur téléphonique de Chicago, qui, en examinant la nécessité qui se présente à l'heure actuelle de dédoubler le bureau central de Bayfield, a dit (p. 2774) qu'il estimait que l'initiative prise par la compagnie "était peut-être opportune sans être nécessaire". On s'est référé à la page (15) de M. Wray pour démontrer que le bureau central de Bayview était suffisamment bien équipé pour pourvoir à l'exploitation de la zone de Point-Grey. La pièce fait voir que, le 15 juin 1925, la série Bayfield possédait, pour les positions A et B, une surface de plancher pouvant aménager 10,400 lignes; qu'on y avait aménagé 6,760 lignes d'abonnés (soit une différence de 35 p. 100, que M. Wray ne conteste pas) et que sur ce nombre on en utilisait 5,223, soit un surcroît de lignes inutilisées de 23 p. 100 que le témoin admet comme étant exact. M. Wray dit (p. 2779) qu'il approuve cette initiative de la compagnie. Ce serait là, d'après lui, "un aménagement bien économique" et le mieux qu'il a pu dire, c'est qu'il ne voulait pas attaquer la politique de disjonction de Bayview, mais que le bureau central aurait peut-être pu s'acquitter de tout le travail jusqu'à ce que la nouvelle zone fût aménagée.

M. Wray a reconnu, dans le contre-interrogatoire que lui a fait subir l'avocat de la compagnie, que le tarif proposé de $1.50 par mois pour une ligne à deux abonnés n'était pas déraisonnable et que le tarif de 4 cents sur les appels interzoniers n'était pas non plus déloyal. Il apparaît, d'après la pièce 13 préparée par M. Wray, que la moyenne des prix actuels par poste est de $2.36, tandis que celle des prix proposés à l'heure actuelle est de $1.61, basée sur le nombre de postes en service le 1er juin 1925 dans la série Point-Grey. Cela signifie donc pour l'abonné, en écartant les appels interzoniers, une épargne de 75 cents par mois par poste téléphonique ou de $9 par poste annuellement. Le même document fait voir que, pour le mois de décembre 1924, le prix actuel (y compris le tarif milliaire) serait en moyenne de $3.02 par poste, tandis que la moyenne des prix proposés serait de $1.52 par poste, c'est-à-dire, d'après la pièce documentaire en cause, une différence de $1.50 par poste, par mois, à l'avantage des prix actuels, ou de $18 par poste, par année. Mais selon les données de la pièce 14, préparées également par M. Wray qui, à titre de témoin expert, s'est empressé d'aider la Commission d'une manière loyale et

impartiale, dans l'examen des faits, ce dernier estime; en se basant sur le nombre de postes que comprenait la série Point-Grey, le 1er juin 1925 (il y en a maintenant au moins 838), que le tarif de 4 cents imposé sur les appels intergoniers entraînerait pour les abonnés de Point-Grey, dans les conditions marquées, une augmentation mensuelle moyenne de 93 cents par poste, ou de $11.16 par station, annuellement. Ce résultat est plus ou moins problématique. M. Wray a déclaré très franchement, en présentant la pièce documentaire (p. 2272), qu'il avait calculé le nombre d'appels entre les grands centres (Vancouver) et les endroits suburbains au meilleur de sa connaissance et de son expérience personnelle. Il a ajouté, en réponse à une question que lui a posée un commissaire: "C'est l'estimation la plus juste que j'ai pu faire." Vu que ce document contient au moins la substance des griefs formulés contre la tarification projetée, je vais vous le citer avant de discuter davantage, d'après la preuve fournie, sur sa valeur intrinsèque, en tant qu'il constitue la base de la plainte portant sur le relèvement des prix en même temps qu'un élément de la cause que la Commission doit examiner.

M. Wray a produit les données suivantes:

ESTIMATION DE L'ACCROISSEMENT DES PRIX RÉSULTANT DU PROJET DE TARIFICATION RELATIF À LA SÉRIE POINT-GREY

(a)	Moyenne des appels lancés, chaque jour, vers Vancouver (2 et 5 juin 1925)	2,135
(b)	Nombre de postes	732
(c)	Moyenne des appels lancés, chaque jour, vers chaque poste de Vancouver	2.92
(d)	Moyenne des communications établies, chaque jour, avec chaque poste de Vancouver, à 75%	2.19
(e)	Moyenne des communications établies, chaque mois, avec chaque poste de Vancouver	60.66
(f)	Taxe mensuelle à percevoir à chaque poste de Vancouver—$0.04.	$ 2 43
(g)	Total du loyer, au 1er décembre 1924, d'après les prix actuels	2,152 50
(h)	Total du loyer, au 1er décembre 1924, d'après les tarifs projetés.	1,086 00
(i)	Nombre moyen de postes téléphoniques	713
(j)	Loyer par poste, d'après les tarifs actuels (y compris la taxe millière	3 02
(k)	Loyer par poste, d'après les tarifs projetés	1 52
(l)	Diminution de loyer par poste, d'après les tarifs projetés	1 50
(m)	Accroissement net des prix par poste, par mois	0 93
(n)	Accroissement total des prix, par mois, pour les différents postes—base de juin 1925	680 76

L'item (*a*) est fondé sur le décompte des appels exécuté les 2 et 5 juin 1925. L'item (*b*) est calculé sur la supposition que 75 p. 100 des appels initiaux parviennent à leurs destinataires. L'item (*c*) est basé sur la notion que la moyenne totale du mois égale 27.7 fois le décompte d'une journée. L'item (*m*) de 93 cents a été obtenu en soustrayant la réduction nette ($1.50), qu'on estime pouvoir réaliser par l'application du tarif projeté sur les appels dans la nouvelle série, comme on l'a dit ci-haut, de la somme de $2.43 constituant la taxe mensuelle de 4 cents par poste multipliée par le nombre d'appels lancés vers Vancouver. D'après ce calcul, M. Wray estime que l'augmentation mensuelle, basée sur les chiffres de juin 1925 (732 postes), s'élèvera à $680.76. Les éléments essentiels de ce calcul sont ceux que M. Wray reconnaît comme étant basés sur une conjecture, notamment (*a*) l'exactitude du décompte des 2 et 5 juin (et la proportion estimée à 75 p. 100 des appels parvenus à leurs destinataires) sur lequel le calcul est fondé, comme représentant, de fait, la moyenne des appels lancés vers Vancouver, et (*b*) le maintien du coefficient des appels vers Vancouver par rapport aux appels locaux de la série, comme le démontre le document 11 ainsi qu'il suit:

	Montant	Pourcentage du total
Appels locaux par jour (y compris les demandes d'informations et les appels de longue distance)	1,463	39.6
Appels lancés chaque jour, vers Vancouver	2,135	57.7
Appels interzoniers, par jour (autres)	99	2.7
Total des appels initiaux, par jour	3,697	100

Quant au premier élément, à savoir la valeur du décompte des deux jours susmentionnés, qui doit servir de base à l'établissement d'une moyenne mensuelle, chaque année, je crois que tout considéré, il constitue une notion trop vague et trop indéfinie pour motiver une conclusion positive. Comme l'a dit franchement M. Wray, c'est là "l'estimation la plus juste qu'il a pu faire", vraisemblablement la seule méthode et la meilleure méthode connue de faire ce calcul.

Pour ce qui est du deuxième élément, à savoir celui présenté par les données de la pièce 11, figurant ci-haut, il est manifeste que, au fur et à mesure que le nombre des bureaux centraux augmente, l'intérêt local s'accroît et que le coefficient des appels locaux par rapport aux appels extérieurs doit changer. M. Wray l'affirme et dit que le coefficient dépend de l'expansion des banlieues et qu'il ne peut se former aucune opinion sur ce que sera l'avenir de Point-Grey. Il a, cependant, déposé un état obtenu de la compagnie (pièce 8) et contenant une estimation de l'accroissement de la population des diverses zones téléphoniques du Vancouver métropolitain jusqu'au 30 janvier 1930. Ce document fait voir que, de toutes ces zones, Kerrisdale doté d'un accroissement de 81 p. 100 et Point-Grey nanti à son tour de 70 p. 100, promettant le plus. Puis viennent Glenburn avec 37 p. 100, Vancouver-Ouest avec 33 p. 100, Marpole avec 24 p. 100, Vancouver-Nord avec 21 p. 100. Vancouver, Fraser et Collingwood avec 17 p. 100. D'après la pièce 10 déposée par M. Wray, la zone de Point-Grey tient le deuxième rang parmi les séries téléphoniques du Vancouver métropolitain, au point de vue du développement, à savoir, du nombre de postes téléphoniques privés par 100 habitants; le deuxième rang appartient à Kerrisdale. Les données estimatives de la compagnie, adoptées par l'ingénieur expert, en ce qui concerne l'expansion téléphonique de cette zone, font voir que les perspectives qu'elles entrevoyait lors de l'établissement de la série Point-Grey sont en bonne voie de réalisation. D'après la pièce documentaire n° 10, le nombre total de postes téléphoniques par 100 habitants dans la zone de Point-Grey était, au 1er janvier 1925, de 23.4.

Dans le contre-interrogatoire que lui a fait subir l'avocat de la compagnie sur l'exactitude des données de la pièce n° 11 (distribution des appels originant dans la série Point-Grey) et de ses propres calculs (document n° 14), M. Wray a reconnu que si les tarifs en litige étaient mis en vigueur il en résulterait une grande diminution du nombre d'appels extérieurs lancés vers Vancouver et que cette diminution atteindrait peut-être 50 p. 100. Il a admis de plus que cette initiative aurait pour résultat de porter le taux des appels locaux de 39.6 p. 100 à 68 ou 69 p. 100 de l'ensemble, chiffre qui dépasserait quelque peu le coefficient local de la série Kerrisdale, qui est de 66 p. 100 (pièce 12); celui de Vancouver étant de 25 p. 100 et celui de l'autre bureau de 7 p. 100. Lorsqu'on compara cette diminution présumée des appels extérieurs (vers Vancouver), suivie logiquement d'un accroissement des appels locaux, avec ses données (pièce 14), M. Wray admit que si l'on réduisait de moitié le tarif d'appels, l'élément d'accroissement de 93 cents que montre la pièce 14 ferait plus que disparaître.

Il est clair, je crois, que les données élaborées par M. Wray, de la meilleure foi du monde, mais présentées à titre d'estimation seulement, ne sauraient servir de base pour déterminer si les tarifs dont il s'agit sont d'un caractère arbitraire, et l'on n'a pas, du reste, présenté d'autres arguments tendant à le prouver.

Les abonnés de la zone de Point-Grey, dont les déboursés se trouvent beaucoup accrus par suite de la fréquence de leurs appels, peuvent profiter des avantages que leur offre le mode d'abonnement suivant, en cours dans cette zone et dans sept autres zones, sous l'autorité du supplément n° 6 de la C.R.C. n° 7 de la compagnie, entré en vigueur le 15 avril 1925. Ce mode coûte $4.40 par mois (comprenant 100 appels à l'extérieur, à titre gratuit, les appels additionnels étant taxés à 3 cents chacun), plus la taxe milliaire à compter de la zone la plus rapprochée de la cité de Vancouver jusqu'au bureau central de la série où l'on désire communiquer, à raison de 75 cents par quart de mille ou par fraction de quart de mille de ligne aérienne. Il serait peut-être de nature à satisfaire le docteur Harwood et d'autres plaignants qui ignoraient probablement les avantages que ce mode d'abonnement comportait pour eux.

Il est de fait que pourvoir à l'expansion téléphonique d'un territoire qui se développe d'une manière aussi constante que le Vancouver métropolitain et qui embrasse une étendue de 180 milles carrés, demande une grande prévoyance et beaucoup de circonspection. Le projet que la compagnie a élaboré en 1908, d'après l'avis d'experts, et qu'elle poursuit en ce moment, n'est l'objet d'aucune critique de la part du témoin expert retenu par le requérants qui ont combattu les tarifs de la zone de Point-Grey. Du reste, il n'est pas question de discuter ici sur la valeur de ce projet ni de ses applications. En conformité de cette politique d'expansion soigneusement élaborée, on a créé, étape par étape, de nouvelles zones téléphoniques; celles-ci, à leur tour, ont été étendues, délimitées à nouveau ou subdivisées; on leur a imposé une échelle de tarifs qui, je crois, est d'un caractère équitable et uniforme et qui, autant qu'on peut le voir, n'a pas lieu d'être attaquée du point de vue de la "disparité injuste". Un remaniement de cette tarification de base, nivelée sur celle de toutes les zones téléphoniques situées en dehors du territoire de la cité de Vancouver, nécessiterait, si l'on jugeait à propos de l'exécuter, des rajustements par ailleurs; et sur ce point, je dois conclure, en me fondant sur la preuve, qu'il n'y a pas lieu d'apporter pareil changement.

En conséquence, je renvoie la plainte et je lève l'arrêt de suspension.

Le commissaire Oliver:

La Commission a entendu, les 16 et 17 novembre 1925, la requête qui lui a été présentée, le 28 janvier 1924, par la municipalité de Point-Grey (Colombie britannique) et par certains des citoyens de cette municipalité, domiciliés dans les limites projetées de la série Point-Grey, demandant le désaveu des tarifs de la Compagnie.

Les tarifs dont il s'agit n'étant pas encore entrés en vigueur, à la date de l'enquête, ils avaient été tenus en suspens par arrêt de la Commission en date du 1er octobre 1924.

Les requérants se sont plaints que les tarifs projetés tendaient à diminuer pour eux les avantages du service téléphonique et à en accroître le coût sans motif sérieux.

La Compagnie a affirmé:

1° Que les tarifs projetés n'accroissaient pas, en réalité, le coût moyen du service téléphonique procuré aux plaignants;

2° Qu'ils se sont imposés dans le rajustement des conditions d'exploitation de la Compagnie, en raison de l'expansion actuelle et future des affaires téléphoniques dans la région et dans le voisinage de la région dont il s'agit.

Les requérants ont soutenu que, par l'application des tarifs imposés le 28 janvier 1924, les abonnés du téléphone de la partie occidentale de la région desservie par le bureau Bayview du territoire téléphonique de la cité de Vancouver, se trouveraient à perdre l'avantage d'une communication directe avec la cité de Vancouver, avantage dont ils jouissaient autrefois, à un prix mensuel uniforme,

et qu'au lieu de ce régime on leur imposerait une taxe de 4 cents pour chaque appel à la cité ou pour chaque durée de cinq minutes prise par un appel particulier.

Les téléphones privés à ligne unique de la série Point-Grey, devaient payer, quand on les raccordait avec le bureau Bayview appartenant au territoire téléphonique de la cité, des prix variant de $2.95 à $3.80 par mois, suivant leur éloignement du bureau Bayview. Au delà d'un mille et demi du bureau, le prix augmentait de 25 cents par quart de mille. Ce tarif procurait aux abonnés une communication dans toute la localité censée être réservée à la série Point-Grey, de même que dans les quatre séries situées dans les limites du territoire téléphonique de la cité, qui embrasse une étendue bien plus considérable que la cité elle-même.

La Compagnie proposa d'accorder, dans les limites de la série en projet, un tarif local de $2 par téléphone, plus la taxe milliaire additionnelle de 25 cents pour chaque quart de mille, au delà d'un mille à partir du bureau local.

Les requérants ont soutenu que le tarif téléphonique ainsi diminué ne comportait guère d'avantages pour eux pour les motifs suivants:

1° Parce que le territoire présentement habité de la nouvelle série est trop exigu et d'une forme trop irrégulière pour y permettre la formation d'un esprit communautaire qui serait de quelque valeur au service téléphonique;

2° Parce que les limites du territoire en cause se trouvent restreintes par l'existence de la réserve du gouvernement provincial où l'université est actuellement située, et qu'il n'est pas à prévoir que la réserve soit jamais disponible pour fins d'habitation;

3° Parce que les abonnés de la zone téléphonique qui doit être détachée de la série Bayview, comprennent pour la plupart des personnes dont les relations commerciales ou sociales se trouvent centralisées principalement dans la cité de Vancouver et ses diverses banlieues, plutôt que dans la section de la municipalité de Point Grey qu'ils habitent;

4° Parce qu'il n'y a pas lieu de prévoir que les conditions actuelles changeront notablement d'ici à longtemps;

Par conséquent, le tarif dont on se plaint n'était qu'une tentative de la *British Columbia Telephone Company* d'accroître ses recettes à même la section suburbaine de Vancouver dont il s'agit, sans motifs sérieux.

La Compagnie du téléphone a soutenu que les nouveaux tarifs ne comportaient pas d'augmentation dans la moyenne du prix demandé aux usagers du téléphone dans la section censée être détachée de la série urbaine de Bayview, en vue de l'établissement d'une série locale extérieure. Cette allégation me paraît avoir été combattue avec beaucoup de raison par les témoins des plaignants, lors de l'enquête. Il est de fait que tous les témoins étaient parfaitement d'opinion que les plaignants auraient à souffrir des préjudices, au double point de vue de l'amoindrissement de la valeur du service et de l'augmentation du coût de ce dernier. Comme ce sont eux qui, à l'exclusion de la Compagnie, seraient le plus atteints par la modification de ces tarifs, le problème se réduit à une question d'opinion. Il me semble que les allégations de ceux qui doivent faire les déboursés devraient avoir la priorité sur celles de la partie qui encaisse l'argent. En ce qui concerne la moyenne des prix, étant donné que la municipalité qui représente la moyenne des abonnés, a adopté la même attitude que les abonnés qui ont comparu en leur nom personnel, je suis forcé de conclure que ces derniers se sont rangés du même avis que les abonnés plaignants. Un témoin expert représentant les plaignants a estimé qu'en se basant sur le nombre d'appels de l'année dernière, l'augmentation des déboursés que devront payer les abonnés de la série Point Grey, suivant les nouveaux tarifs, sera de $30,000. Il a, de plus, estimé qu'une augmentation du prix des appels entraînera une diminution du nombre d'appels. En supposant que ce nombre diminuerait de la moitié, les déboursés additionnels seront de $8,000 pour les abonnés, c'est-à-dire

que ceux-ci devront payer $8,000 de plus qu'à l'heure actuelle pour la moitié du service qu'ils ont reçu jusqu'ici.

L'argument avancé par la Compagnie, à l'effet que le rajustement des tarifs dont se plaignent les requérants s'impose en raison de l'expansion du service téléphonique, a été l'objet d'un examen très minutieux au cours de l'enquête. La Compagnie a fait valoir que l'expansion occidentale de la cité, vers Point-Grey, à l'extrémité ouest de la péninsule, congestionnait la série Bayview et que, eu égard au futur aménagement de la péninsule de Point-Grey comme quartier de résidence, à l'ouest des confins de la municipalité de Point-Grey, la nécessité se faisait sentir de créer une nouvelle série à l'ouest de celle de Bayview, afin de subvenir à des exigences qui, bien qu'elles ne fussent pas urgentes, allaient bientôt se présenter.

Il m'a paru que l'argument de la Compagnie n'a pas trouvé d'appui suffisant dans les témoignages qui ont été rendus à ce sujet. Un témoin expert, parlant au nom des requérants, a déclaré dans son témoignage—et cela n'a pas été contredit—que le bureau de Bayview comptait 5,223 lignes d'abonnés en service, alors qu'on pouvait y aménager 10,400 lignes; et qu'il aurait coûté meilleur marché d'étendre l'aménagement actuel au niveau des exigences du jour, y compris celle de Point Grey, en accroissant l'outillage de Bayview plutôt qu'en établissant un nouveau bureau. En réponse à une question, le témoin a dit:

"Eh bien! vu qu'il s'agit, en l'espèce, d'une zone restreinte, vu que les intérêts des usagers du téléphone se rattachent d'une manière si marquante à Vancouver, je suis d'avis que la compagnie a pu agir un peu trop vite en établissant ce bureau (la série Point-Grey). L'établissement pur et simple d'un bureau peut, toutefois, s'effectuer sans porter d'aucune façon atteinte aux tarifs."

La Compagnie a soutenu de plus que la nouvelle série Point-Grey était nécessaire afin de préparer la voie à une expansion future. D'après moi, la situation, bien examinée, est loin de soutenir cette manière de voir. La section occidentale de la péninsule de Point-Grey est formée par une réserve du gouvernement provincial sur laquelle s'élève actuellement l'université de la province. Cette réserve constitue la limite occidentale de la municipalité de Point-Grey et elle est entièrement inhabitée, sauf l'emplacement de l'université. Il n'a pas été fait mention dans les témoignages de la probabilité que cette réserve sera, tôt ou tard, affectée aux fins d'habitation.

Ainsi, le soin de préparer l'expansion future dont il s'agit se limite naturellement à cette partie de la série Point-Grey qui se trouve dans la municipalité de Point-Grey. Le service actuel de la série Point-Grey projetée est restreint à cet espace exigu et de forme irrégulière qui s'étend entre la rue Wallace (borne occidentale de la série Bayview) et la limite orientale de la réserve du gouvernement où se trouve l'université. La partie la plus large de ce territoire inhabité, qui en forme le centre, s'étend de l'est à l'ouest sur une surface équivalente à huit carrés d'habitations. Du nord au sud, elle couvre une superficie de neuf carrés. Au sud de ce terrain et entre la rue Wallace (limite occidentale de la série Bayview) et la réserve du gouvernement, se trouve une bande de terre mesurant deux carrés de largeur de l'est à l'ouest, et quatorze du nord au sud. Le terrain inhabité qui forme le nord de la partie occidentale de la section centale, mentionnée ci-haut, et qui fait face à la baie English, comprend quatre carrés de l'est à l'ouest et neuf carrés du nord au sud, soit 136 carrés en tout. Cette localité est déjà desservie par plus de 800 téléphones. Bien que le nombre des résidences tende à y augmenter, il n'est pas à prévoir, vu l'exiguïté du terrain, que le chiffre des téléphones s'y multipliera assez rapidement pour permettre à la compagnie d'installer un nouveau bureau et encore bien moins pour l'autoriser à imposer aux abonnés actuels de cette zone une dépense additionnelle de $30,000 par année. En étudiant la situation actuelle de la zone de Point-Grey, il faut se rappeler que la série Bayview n'a été aménagée qu'à un peu plus de la moitié de sa capacité.

De plus, la forme irrégulière du terrain de la zone projetée est de nature à empêcher la création d'un esprit communautaire propre à favoriser l'accroissement du nombre de téléphones.

Les plaignants ont fait valoir, à l'encontre des allégations de la compagnie, à savoir que son projet d'établissement de la nouvelle série est conforme aux meilleures méthodes d'affaires et à une administration téléphonique, bien entendue, le fait que, par une délimitation arbitraire de cette zone, le *Jericho Golf and Country Club* est resté dans le territoire téléphonique de la cité de Vancouver, alors que plusieurs carrés de maisons, situés bien plus près de la série Bayview, en ont été exclus. Les terrains du *Jericho Golf and Country Club* donnent sur la baie English. Le terrain de jeu proprement dit se trouve à l'arrière des bâtiments du club. Ces bâtiments ainsi que le terrain de jeu sont situés à l'ouest de la rue Wallace qui, plus bas vers le sud, constitue la limite occidentale des zones téléphoniques de la cité de Vancouver. Mais à l'encoignure sud-est des terrains du club, la limite s'infléchit vers l'ouest sur une distance de trois carrés d'habitations, de sorte que les bâtiments et les terrains du club se trouvent enclavés dans le territoire téléphonique de la cité, alors que le terrain de jeu fait partie de la série Point-Grey. Si des raisons d'éloignement et d'autres motifs n'exigeaient pas l'exclusion du *Jericho Golf and Country Club* du territoire téléphonique de la cité, il n'y aurait pas lieu d'exclure la rangée de carrés de maisons, sise à l'ouest de la rue Wallace, et qui est de beaucoup plus rapprochée de la série Bayview que ne l'est le *Jericho Club*.

Je suis d'opinion que les témoignages ont établi d'une manière probante à l'enquête que les barèmes déposés en janvier 1924 tendaient à augmenter notablement le coût du service téléphonique pour les abonnés de la nouvelle série Point-Grey et, en même temps, à diminuer les avantages du service.

M. J.-G. Wray, le témoin expert des plaignants, a déclaré catégoriquement pendant l'enquête que—

" L'établissement pur et simple d'un bureau peut, toutefois, s'effectuer sans porter atteinte aux tarifs, d'aucune façon "

Cette déclaration n'a été ni contredite ni discutée par la compagnie du téléphone.

Je n'ai pu découvrir, ni dans les procès-verbaux des témoignages ni dans les dossiers de la Commission, aucun indice montrant que des changements survenus dans la situation pourraient motiver l'application des surtaxes prévues par les barèmes déposés en janvier 1924.

Au surplus, nulle preuve n'a été présentée à l'appui de la supposition que la réserve du gouvernement provincial, située immédiatement à l'ouest de la municipalité de Point Grey et de la section de la zone téléphonique de Point Grey, habitée seulement par l'université, sera jamais affectée aux fins d'habitation. Et à moins que l'on ait eu d'avance la quasi-certitude de pouvoir, dans un délai assez rapproché, convertir cette zone en quartier de résidence, il n'y avait pas lieu, d'après moi, au point de vue administratif, de détacher de la série Bayview la section habitée mais exiguë et de forme irrégulière de la série Point-Grey.

Dans ces circonstances, si pour une raison quelconque qui lui a paru juste, la compagnie a jugé bon d'établir la série Point-Grey, cette initiative ne comporte pas, à mon avis, le droit d'accroître le coût du service aux abonnés de cette zone, si l'on se base surtout sur la déclaration de l'expert Wray à l'effet que l'établissement de la nouvelle série n'entraîne pas nécessairement le remaniement des tarifs.

Pour ces motifs, je ne puis approuver les barèmes de la *British Columbia Telephone Company,* déposés à la Commission le 28 janvier 1924.

REQUÊTES DU DÉPARTEMENT DU DÉVELOPPEMENT DU NORD DE L'ONTARIO CONCERNANT LES PASSAGES À NIVEAU DE L'ALGOMA EASTERN RAILWAY, TOWNSHIP DE MERRITT.

Jugement du commissaire en chef, rendu le 1er mars 1926 et auquel s'est rallié M. le commissaire Lawrence.

Ces requêtes ont été entendues lors d'une enquête tenue par la Commission à Toronto le 14 janvier 1926. Formulées par le département de développement du Nord de l'Ontario et présentées par son sous-ministre, elles demandent à la Commission de rendre, sous l'autorité de l'article 256 de la Loi des chemins de fer, des arrêts enjoignant à l'*Algoma Eastern Railway Company* de construire, à ses propres dépens, des passages à niveau aux endroits qu'elles indiquent.

Il n'y est pas question de la nécessité ni de l'opportunité d'établir lesdits passages à niveau, mais seulement de l'incidence des déboursés que comporte leur établissement.

La propriété que la compagnie de chemin de fer détient aux endroits de l'emprise désignés dans lesdites requêtes provient d'une concession qui lui a été faite sous le grand sceau de la province d'Ontario, le 1er novembre 1901 et par laquelle la Couronne se réservait:

"Cinq pour cent de la superficie concédée pour l'établissement de routes, ainsi que le droit de les établir là où la Couronne ou ses représentants le jugeront nécessaire, etc."

Le département de développement du Nord de l'Ontario soutient que la province a le priorité sur le chemin de fer, parce que dans les lettres patentes accordées par la province à la *Manitoulin and North Shore Railway Company*, propriétaire initiale du titre de l'*Algoma Eastern Railway Company*, il a été réservé une superficie destinée à l'établissement de routes, ainsi que le droit de les établir, comme susdit, et qu'en vertu de cette priorité, la province a la faculté de construire les passages à niveau aux dépens de la compagnie de chemin de fer dont l'emprise est traversée par lesdites routes.

La compagnie de chemin de fer soutient, par ailleurs, qu'elle a la priorité sur les grandes routes provinciales, parce que la ligne de chemin de fer a été construite et exploitée avant qu'on ait songé à établir ces passages à niveau et que, par conséquent, les dépenses d'établissement qui en résultent ne sauraient lui incomber.

Cette affaire n'est pas sans précédents. La Commission a déjà été saisie d'une requête émanant de la municipalité du township de Caldwell au sujet de l'établissement d'un passage à niveau à travers la voie du chemin de fer Canadien du Pacifique, sur la ligne frontière dudit village, située entre deux townships. Lors de la délimitation originelle de l'emprise, nulles réserves ne furent faites, mais les lettres patentes réservèrent une superficie de cinq pour cent pour l'établissement de routes ainsi que le droit de les établir aux endroits nécessaires. La Commission soutint, en l'espèce, que vu l'existence de cette réserve de la Couronne, il incombe à la compagnie de chemin de fer de défrayer les dépenses d'établissement de ces passages à niveau à travers l'emprise du réseau.

Cf. Township of Caldwell v. Canadian Pacific Railway Company—9. C.R.C., 497.

En conformité de ses attributions, la Commission rendit l'arrêt No 34842, en date du 17 mars 1924, au sujet d'une requête analogue émanent du département des Terres et Forêts de la province d'Ontario et demandant l'autorisation de construire un passage à travers la voie du chemin de fer Canadien du Pacifique (district de Sudbury). Sous l'autorité de cet arrêt, la compagnie du chemin de fer devait, pour les motifs énoncés ci-haut, défrayer les dépenses d'établissement et d'entretien dudit passage.

Ces précédents font voir quelle a été la règle suivie par la Commission dans les occurrences de ce genre. Celle-ci rendra donc, dans les trois causes susmentionnées, des arrêts aux mêmes fins.

Les requêtes demandant à *l'Algoma Eastern Railway Company* d'établir les trois passages à niveau aux endroits dont il s'agit sont donc approuvées.

SERVICE DE TRAINS DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA À BRIDGETOWN ET PORT-WADE (N.-É.)

Jugement rendu par le Commissaire en chef le 1er avril 1926 et auquel se sont ralliés le commissaire en chef adjoint, le commissaire en chef suppléant et messieurs les commissaires Boyce et Oliver.

Les chemins de fer Nationaux du Canada, qui exploitent le *Halifax and South Western Railway,* ont notifié à la Commission, le 14 juin 1924, leur intention d'abandonner l'exploitation de cette section du *Halifax and South Western Railway* située entre Bridgetown et Port-Wade, dans le comté d'Annapolis, province de la Nouvelle-Ecosse; et le conseil de la municipalité d'Annapolis a demandé à la Commission de rendre un arrêt autorisant le rétablissement d'un service de trains sur ladite section du chemin de fer.

Cette requête a été vigoureusement appuyée par le docteur Lovett, ancien député de Digby-Annapolis au parlement fédéral, tant par correspondance et par des entrevues personnelles que lors de l'enquête publique qui a été tenue à Ottawa le 17 mars 1925. Il a fait valoir auprès de la Commission que, pour obtenir ce service et assurer sa pérennité, les contribuables du comté d'Annapolis ont assumé de lourdes obligations financières qui sont encore en souffrance et qui doivent être acquittées. Il a exposé qu'en vertu d'un contrat conclu entre la *Halifax and South Western Railway Company* et le gouvernement provincial, la compagnie s'est engagé à fournir des facilités ferroviaires suffisantes pour la manutention de tout le trafic qui pourrait s'offrir, de même que le service de trains que les parties au contrat pourraient elles-mêmes décider. Il a signalé en outre que l'un des termes relatifs au transport de l'entreprise, de la concession et de la propriété de la *Middleton and Victoria Beach Railway Company* à la *Halifax and South Western Railway Company* comportait que l'obligation de procurer des facilités ainsi que le service de trains convenables devait s'étendre et s'appliquer à la *Middleton and Victoria Beach Railway Company.* Il a fait valoir, par surcroît, que les industries établies à grands frais le long du réseau et à cause de l'existence dudit réseau se verraient gravement compromises sinon obligées de disparaître et que les habitants des districts traversés par le chemin de fer auraient, par suite de l'abandon du réseau, à souffrir des inconvénients, des pertes et des préjudices très sérieux.

Il n'est pas douteux que l'abandon du réseau causerait des inconvénients aux habitants du comté, qui ont pendant longtemps joui des facilités et du service ferroviaires, et si la Commission ne pouvait s'en tenir qu'au point de vue des requérants, sa ligne de conduite serait facile, à condition toutefois que ses attributions lui permissent d'intervenir en l'espèce.

La faculté que pourrait avoir la Commission de rendre l'arrêt demandé n'est pas très certaine. Dans l'affaire du *Board of Trade* de Rossland v. la *Great Northern Raiway Company* C.J. 28 c. R.C. 24), on a soutenu que, à moins que la loi spéciale d'incorporation ne stipule qu'un chemin de fer doit être exploité d'une manière continue, la Commission n'a pas la faculté de contraindre une compagnie de chemin de fer, qui a cessé d'exploiter un réseau à cause d'un déficit, de reprendre cette exploitation, malgré que le public puisse avoir à souffrir des préjudices sérieux par suite de sa discontinuation.

Il se peut toutefois que les circonstances soient ici différentes. En vertu du chapitre 1 des Statuts de la province de la Nouvelle-Ecosse (1905) consti-

tuant "Une loi relative à la *Halifax and South Western Railway Company*, à la *Halifax and Yarmouth Railway Company* et à la *Middleton and Victoria Beach Railway Company Limited*", la *Halifax and Yarmouth Railway Company* est autorisée à vendre et à céder à la *Halifax and South Western Railway Company* et celle-ci est nantie de l'autorisation d'acheter et d'acquérir toute l'entreprise, les concessions ainsi que les biens réels et personnels de toute nature, situés à n'importe quel endroit, de ladite *Halifax and Yarmouth Railway Company* (article 1), et la *Middleton and Victoria Beach Railway Company Limited* est autorisée à vendre et céder à la *Halifax and South Western Railway Company* et celle-ci est munie de l'autorisation d'acheter et d'acquérir toutes les entreprises, les concessions et les biens réels et personnes de toute nature, situés à n'importe quel endroit, de la *Middleton and Victoria Beach Railway Company Limited* (article 4).

L'article 8 de la loi décrète ce qui suit:

> Lesdites entreprises et concessions et lesdits biens réels et personnels de la *Halifax and Yarmouth Railway Company Limited* et de la *Middleton and Victoria Beach Railway Company Limited* formeront, après la vente et la cession d'iceux à la *Halifax and South Western Railway Company*, tel que prévu ci-haut, partie du réseau ferroviaire de la *Halifax and South Western Railway Company*, et seront assujétis à toutes législations et réglementations applicables à cette compagnie.

La *Halifax and South Western Railway Company* a conclu avec le gouvernement de la province de la Nouvelle-Ecosse, le 20 août 1901, un contrat qui a été ratifié et confirmé par une loi de cette législature (chapitre 1 des statuts de 1902). Aux termes de ce contrat, la compagnie a convenu avec le gouvernement, entre autres choses, de ce qui suit:

> (6) Que la compagnie, après avoir achevé et outillé lesdites lignes de chemin de fer et les ateliers qui s'y rattachent, maintiendra ces lignes ainsi que l'outillage requis en bon état de fonctionnement, qu'elle exploitera et maintiendra d'une façon continue efficace et loyale lesdites lignes de chemin de fer, de manière à satisfaire les exigences du trafic, et qu'elle fera fonctionner au moins un train de voyageurs par jour dans chaque sens (le dimanche excepté), à une allure moyenne, et tout autre service de train que les parties au contrat pourront décider.

La *Halifax and South Western Railway* a été acquis par le *Canadian Northern* en 1914 et il forma partie du réseau de cette compagnie qui devint propriétaire de tout son capital-actions.

Les avocats de la compagnie de chemin de fer ont fait valoir que, d'après le contrat, son entreprise se limitait à la ligne principale de la *Halifax and South Western Railway Company*, et ne s'étendait ni ne s'appliquait à aucun des embranchements du réseau, et qu'il serait exagéré de prétendre que, parce que la compagnie a acquis un embranchement, et qu'elle l'a modernisé, "la législation et la réglementation s'appliquant à la ligne principale devrait s'appliquer également à l'embranchement et qu'elle (la compagnie) est tenue d'y faire fonctionner un train par jour dans chaque sens." Ils ont soutenu en outre que lors même que la compagnie serait liée par le contrat, une fois qu'elle a décidé d'abandonner le réseau et de liquider ses affaires, il est impossible d'appliquer les mesures remédiatrices que pourrait offrir le contrat, et que la juridiction de la Commission est impuissante vis-à-vis d'un chemin de fer qui a abandonné l'exploitation d'un réseau.

Je ne suis pas prêt à admettre qu'il faut interpréter de cette façon les dispositions législatives précitées et que le service que la *Halifax and South Western Railway Company* s'est engagée à fournir ne peut s'étendre à toute ligne de chemin de fer acquise ultérieurement incorporée à son réseau. J'en suis venu cependant à la conclusion que, eu égard aux circonstances et conditions inhérentes à cette affaire, il n'est pas nécessaire de se prononcer sur cet aspect de la question.

La section de la ligne en cause s'étend de Middleton à Port-Wade, sur une distance de 39.2 milles.

Bridgetown est une station de l'embranchement situé à 13.8 milles de Middleton; au delà de ce point, le trafic a pendant plusieurs années été très faible.

Dans une lettre qu'il adressait à la Commission le 14 juin 1924, le réseau National du Canada manifesta son intention d'abandonner le service entre Bridgetown et Port-Wade. Il lui signala que pour ce parcours de 25.4 milles qui les séparent, les recettes par mille ont été à peu près les suivantes:—

1920	$233 00
1921	374 00
1922	279 00

Il lui fit observer également que, si l'on devait continuer l'exploitation du chemin au delà de Bridgetown, il faudrait reconstruire immédiatement plusieurs ponts et autres ouvrages d'art et que la somme d'argent requise pour apporter ces améliorations sur cette seule section du chemin était estimée à $74,950.00 imputables sur le capital et $28,200.00 imputables sur l'entretien.

Lorsque cette question fut discutée devant la Commission, en mars 1925, celle-ci constata que le réseau avait modifié l'intention exprimée dans sa lettre de l'année précédente et que l'abandon proposé se limitait à cette section du chemin de fer comprise entre Granville-Centre et son terminus de Port-Wade, soit une distance d'environ 17 milles.

A l'examen des données concernant le trafic, on constata qu'entre Granville-Centre et Port-Wade, parcours abandonné du réseau, il y eut en 1923 un mouvement de 100 wagons de gravier ou de minerai qui, chargé en sacs, stationna à Port-Wade pendant longtemps et que l'on utilisa pour la confection des routes. Ce fut tout le trafic qui origina à l'ouest de Granville-Centre, à l'exception peut-être de deux ou trois wagons de pommes en provenance d'endroits voisins. En 1924, le trafic total de cette section de la ligne se limitait à 58 wagons de bois de pulpe.

De Middleton à Granville-Centre, le service a été le suivant:

De Middleton à Bridgetown, un train par semaine;

Et de Bridgetown à Granville-Centre, au gré de la demande.

A l'époque du mouvement des pommes, les trajets sont hebdomadaires quand on le demande et l'on pourvoit aussi au transport des autres marchandises.

En 1924, le trafic total des marchandises entre Middleton et Granville-Centre s'est élevé à environ 420 wagons dont 90 p. 100 comprenaient des pommes provenant d'entrepôts situés aux endroits compris entre Middleton et Bridgetown.

Le trafic des voyageurs a été à peu près nul et sans montrer une forte tendance d'amélioration, car on dit que les habitants de cette région sont à l'aise et voyagent dans leurs propres automobiles.

On a signalé, de plus, qu'afin de mettre la ligne en bon état d'exploitation entre Granville-Centre et Port-Wade, parcours abandonné du chemin de fer, il en coûterait $136,650.00 avec un entretien annuel de $28,200.00.

Dans ces circonstances, je ne crois pas que la Commission serait autorisée à commander le rétablissement de ce service, même si elle avait le pouvoir de le faire.

On a fait valoir enfin qu'en vertu de l'article 19 de la loi spéciale (chapitre 13 des Statuts de 1919), la compagnie ne pouvait abandonner l'exploitation d'aucune ligne ou section de ligne de chemin de fer sans l'approbation du gouverneur en son conseil, sur la recommandation de la Commission. Ce serait vrai si la loi spéciale s'appliquait à la *Halifax and South Western Railway Company.*

L'article 11 de la loi spéciale stipule que le gouverneur en son conseil peut, de temps à autre, par arrêté en conseil, confier à la compagnie, c'est-à-dire à la

compagnie du chemin de National du Canada, la gestion et l'exploitation de toutes lignes ou sections de ligne de chemin de fer qui peuvent être, de temps à autre, attribuées à Sa Majesté ou possédées, contrôlées ou exploitées par Elle. Le gouverneur en son conseil n'a pas encore confié, par arrêté en conseil, la gestion et l'exploitation de la *Halifax and South Western Railway Company* à la compagnie du chemin de fer National du Canada et je suis d'avis que, tant qu'il ne le fera pas, la loi relative aux chemins de fer National du Canada ne peut s'y appliquer.

Les seuls réseaux qui ont été, jusqu'à ce jour, assujétis à cette loi par arrêté en conseil sont la *Grand Trunk Railway Company* et les chemins de fer du gouvernement, notamment, l'Intercolonial, le *Grand Trunk Pacific* et le Transcontinental, ce dernier en ce qui regarde l'exploitation ferroviaire (par opposition à la construction ou à l'entretien ferroviaire).

Il s'ensuit, à mon avis, que l'article 19 de la loi spéciale ne trouve pas ici son application et que l'autorisation du gouverneur en conseil, sur la recommandation de la Commission, permettant l'abandon de la ligne, n'était pas nécessaire. Pour les motifs précités, la requête est refusée.

REQUÊTE DE JOHN-A. KELLY, DE SAINT-JEAN (N.-B.) RELATIVE À UN SERVICE DE WAGONS CHAUFFÉS SUR LE PACIFIQUE-CANADIEN

Jugement rendu par le commissaire en chef adjoint, le 25 mai 1926, et auquel s'est rallié le commissaire en chef et M. le commissaire Oliver

L'objet de cette requête est de confier l'exploitation du service de wagons chauffés au chemin de fer Canadien du Pacifique. En substance, la requête porte que le chemin de fer Canadien du Pacifique devrait prendre à sa charge le service en cause et remorquer les wagons partiellement chargés sans aucune limite de poids minimum.

Le tarif du chemin de fer Canadien du Pacifique actuellement en vigueur est le tarif C.R.C. n° E-4126 qui prit effet le 1er août 1921. Les dispositions des deux tarifs sont les mêmes, sauf que l'article 8 du tarif qui fut appliqué le 18 mars 1921, se rattachait aux réseaux qui ne voulaient pas remorquer moins que des chargements complets exigeant un service de wagons chauffés. Dans le tarif aujourd'hui en cours, on y fait la même exception à la règle 7(b); et la règle 7 du tarif de 1921 est devenue la règle 6 du tarif actuel, tandis que la règle 6 du tarif de 1921 a été remplacée par la règle 7 (a) du tarif actuellement en vigueur. Les dispositions du tarif actuel, en ce qui regarde les wagons réfrigérants chauffés contenant un chargement partiel, imposent les exigences suivantes:

1. On imposera, en sus du prix du transport, un tantième de dix pour cent de ce prix.
2. Le prix du transport sera basé sur le poids réel, le poids minimum établi étant de 15,000 livres par wagon. Pour ce qui est des chargements d'un poids moindre que 15,000 livres, le déficit de poids sera réparti au *pro rata* sur les diverses consignations que contiendra le wagon.
3. Les expéditions doivent être chargées en wagon par l'expéditeur dans l'ordre dans lequel elles doivent être déchargées à destination.
4. On refusera de fournir des wagons pour les expéditions qui doivent être transbordées du wagon initial vers une destination qui s'écarte du trajet direct du wagon.
5. On fournira des wagons seulement pour les consignations destinées aux endroits situés sur le même parcours ou sur deux parcours consécutifs des trains locaux. Les expéditeurs peuvent obtenir des agents du chemin de fer tous les renseignements voulus quant au territoire desservi par les trains locaux.
6. Les frais de transport doivent toujours être payés d'avance.

La question en jeu porte naturellement sur le poids minimum de 15,000 livres. Personne n'a suscité de doute sur l'impossibilité physique de charger 15,000 livres de marchandises dans les wagons. On verra plus loin que la moyenne des chargements dépasse de beaucoup ce chiffre. Le chargement peut être formé de fruit, de légumes et d'autres denrées.

La compagnie de chemin de fer ne sollicite pas de marchandises pour charger le wagon; en général, ce sont les expéditeurs qui s'abouchent avec les agents locaux et ils en viennent à un arrangement entre eux. On n'a pas limité le nombre de fois qu'un wagon peut être ouvert en transit. On se plaint qu'il est difficile de procéder à un minimum de chargement. Si le chargement du wagon est au-dessous du minimum, on impose une pénalité. Les témoignages prouvent qu'au cours de l'hiver dernier, il ne fut pas difficile d'obtenir un minimum de chargement.

La compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a présenté des rapports sur les mouvements entre le 11 novembre et le 16 mars. Du 11 novembre au 25 novembre, trois wagons se sont mis en mouvement; douze wagons sont partis entre le 2 et le 30 décembre; entre le 6 et le 26 janvier, huit wagons se sont mis en mouvement; en février, il y eut dix wagons, alors qu'entre le 2 et le 16 mars, il y en eut 10. Il est à remarquer que le service est assez fréquent.

Dans les wagons qui se sont ainsi mis en mouvement, la moyenne de chargement de fruits, représentée en livres, fut de 12,420 et celle des légumes 2,334 livres, ce qui donne un chargement de 14,754 livres de fruits et de légumes. On a chargé dans le wagon 11,234 livres d'autres denrées, donnant comme moyenne un chargement total de 25,988 livres par wagon. Il y a beaucoup d'endroits desservis par Saint-Jean; par exemple, les wagons qui ont une destination hors du parcours de la ligne McAdam à Edmundston desservent environ seize endroits. Ceux qui ont une destination en dehors de la ligne Fredericton-Junction à Chipman desservent huit endroits; huit autres sont desservis hors du parcours de la ligne Aroostock à Edmunston et quinze endroits sont desservis en dehors de la ligne de Hatland et Edmunston.

Il est à remarquer qu'il ne manquait que 246 livres pour atteindre le minimum de 15,000 livres, qui est la moyenne du chargement total de fruits et de légumes et, en ajoutant d'autres denrées, tel qu'expliqué, nous arrivons au grand total de 25,370 livres, ce qui apparemment ne permet pas d'imposer une pénalité que l'on applique au minimum.

Afin de mieux comprendre les chiffres, nous devons donner une analyse plus détaillée. Sur le nombre de wagons que l'on a acheminés au cours de cette période, il y en avait quatre qui avaient un chargement total inférieur au minimum de 15,000 livres.

(1) Le wagon C.P. 284184, s'acheminant le 17 novembre de St-Jean à McAdam et Edmunston et les points intermédiaires, avait un chargement total de 13,250 livres réparties comme suit: 9,990 livres de fruits, 2,310 livres de légumes et 950 livres d'autres denrées. Le total était donc inférieur de 1,750 livres au minimum et il en est résulté une pénalité de $17.11 à partager entre les divers expéditeurs. Le wagon en question avait des consignations pour seize endroits. Les consignations de fruits ont varié de 40 livres à 2,140 livres, la moyenne d'expédition étant de 621 livres.

(2) La wagon C.P. 286370, s'acheminant le 25 novembre de St-Jean à McAdam et St-Basile et les points intermédiaires au nombre de quatorze avait un chargement total de 14,980 livres, dont 12,870 livres de fruits et 1,550 livres de légumes. Le chargement total était si près du minimum qu'aucune pénalité ne fut imposée.

(3) Le wagon C.P. 286499, s'acheminant le 17 décembre de McAdam à Edmunston et les points intermédiaires, onze en tout, avait un total de 9,150 livres, dont 7,990 livres de fruits. On prit ceci comme une surabondance du wagon 284762 qui se mit en route le 16 décembre avec un chargement total de 29,790 livres, dont 21,770 livres de fruits. Comme on prétendit que c'était une surabondance, on n'imposa aucune pénalité au wagon qui avait un chargement de 9,150 livres.

(4) Le wagon 286364 qui s'achemina le 23 février d'Aroostook à Edmunston, sept endroits en tout, avait un chargement total de 14,940 livres, dont 5,130 livres

de fruits. Le chargement total était si près du minimum qu'on n'imposa aucune pénalité.

On remarquera que pour les mouvements de l'hiver, il n'y eut qu'un seul wagon frappé de pénalité.

Il est possible d'établir des moyennes mensuelles des articles de fruits et de légumes. Nous avons déjà fait remarquer que la moyenne totale dépasse de beaucoup le minimum de 15,000 livres. Les chiffres ci-dessous se rapportent aux fruits et aux légumes seulement:—

En novembre, le chargement total de fruits fut de 11,770 livres et 2,543 livres de légumes, soit un total de 14,313 livres. En décembre, la moyenne de chargement de fruits fut de 15,095 livres et 1,010 livres de légumes, soit un total de 16,105 livres. En janvier, bien qu'on ait dit que le chargement total dépassait de beaucoup le minimum de 15,000 livres, il y eut une baisse dans la moyenne des fruits et des légumes. On chargea 10,341 livres de fruits et 2,621 livres de légumes, soit un total de 12,962 livres. En février, la moyenne des fruit fut de 11,656 livres et celle des légumes 3,256 livres, soit un total de 14,912 livres. En mars, la moyenne de fruits s'éleva à 10,180 livres et celle des légumes à 2,528 livres, soit un total de 12,708 livres.

Bien qu'en 1925 les chargements, tant au point de vue des moyennes qu'à celui des cas individuels, aient dépassé le minimum presque sans exception et, bien que l'exception comporte une pénalité dans un cas seulement, on a prétendu que les saisons ont offert plusieurs difficultés dans l'obtention des chargements. M. Willett, un des témoins, a déclaré que le trafic n'avait pas été considérable à partir du mois de novembre et pendant la période des fêtes. On a déclaré, lors des témoignages, que du 15 décembre au 30 janvier, il fut impossible à tous les marchands de fruits de Saint-Jean de charger un wagon à destination d'Edmunston.

Si l'on prend les moyennes de tous les wagons qui se sont acheminés vers toutes les destinations du 16 décembre au 30 janvier, on obtiendra les moyennes suivantes:—

	Livres
Fruits	13,270
Légumes	546
Autres denrées	8,933
Total	22,749

Il a été fait mention des wagons s'acheminant vers Edmunston et les points intermédiaire et de la difficulté de les charger au cours de la période écoulée entre le 16 décembre et le 30 janvier. Voici les moyennes des wagons s'acheminant vers Edmunston au cours de la période en question:—

	Livres
Fruits	9,748
Légumes	2,492
Autres denrées	12,061
Total	24,301

On comprend dans cette moyenne, et ceci abaisse le total général, le wagon 280499 qui s'est mis en mouvement le 17 décembre et dont le contenu total représentait 9,150 livres; de ce montant, il y avait 7,990 livres de fruits. Cependant, c'est le wagon dont on a déjà parlé et qui a bénéficié du taux de surabondance sans pénalité.

Les quantités de fruits et de légumes varient. Dans un wagon qui s'est mis en mouvement le 30 décembre, il y avait 3,310 livres de fruits et 330 livres de légumes, en tout 3,640 livres. Dans le mois de janvier, les chiffres ont accusé une courbe ascendante. Le 13 janvier, un wagon avait 9,720 livres de fruits et 2,240 livres de légumes, soit 11,960 livres en tout. Une semaine plus tard, un autre wagon est parti avec 9,670 livres de fruits et 3,630 livres de légumes, soit

13,300 livres en tout; alors que le 20 janvier, un wagon s'est acheminé avec 16,070 livres de fruits et 4,430 livres de légumes.

On a reconnu, lors des témoignages, que les wagons peuvent procéder à un chargement dépassant le minimum de 15,000 livres. A ce sujet, les moyennes générales données plus haut en font foi. Nous devons attirer l'attention sur le wagon C.P. 287603 qui s'est acheminé le 16 décembre à destination de Fredericton et Fredericton-Jct., avec un chargement de 40,400 livres. De ce chiffre, il y avait 24,640 livres de fruits, 210 livres de légumes et 15,550 livres d'autres denrées. On ne peut mettre en doute qu'un wagon que l'on fournit puisse contenir plus de 15,000 livres. On soulève la question du minimum commercial. Quel que soit le poids à donner au minimum commercial, on doit remarquer que dans le cas présent, le chargement de fruits et de légumes se rapproche relativement du minimum de 15,000 livres et que le total auquel on arrive, en ajoutant d'autres denrées aux fruits et aux légumes, n'est inférieur au minimum de 15,000 livres que dans un cas seulement.

Je suis d'avis que la condition actuelle est raisonnable et que la requête n'a pas eu de succès.

PLAINTE DE LA DOMINION MILLERS' ASSOCIATION RELATIVEMENT AUX FRAIS D'ARRÊT SUR LE BLÉ D'EXPORTATION EN VRAC, DE FORT-WILLIAM À LA CÔTE DE L'ATLANTIQUE, CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE ET CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Rapport du directeur en chef du trafic de la Commission, en date du 24 décembre 1925, tenant lieu d'arrêt de la Commission. Arrêt minoritaire du commissaire Oliver, le 3 avril 1926.

La Dominion Millers' Association, par l'entremise de son secrétaire, M. C.-B. Watts, prétend que les Ordonnances générales n° 354, en date du 4 janvier 1922, et n° 391, en date du 31 janvier 1924, avaient en vue de créer le privilège de meunerie en transit basé sur le tarif du blé d'exportation, plus 1 p. 100 de frais d'arrêt. On se plaint que les compagnies de chemins de fer n'ont pas établi leurs tarifs en conséquence et qu'elles refusent de le faire.

Bien que la plainte formulée dans la lettre de M. Watts, en date du 10 janvier 1925, ne visât seulement que les tarifs en vigueur de Fort-William à la côte de l'Atlantique, lorsque cette question fut soulevée devant la Commission à sa séance du 21 avril, à Ottawa, M. Watts formula également la même plainte au sujet des anciens tarifs fluviaux des ports fluviaux canadiens jusqu'à la côte de l'Atlantique.

M. Watts fit allusion à l'ancien tarif fluvial de 14.34 cents sur le blé d'exportation, des ports fluviaux jusqu'à Montréal, en faisant remarquer qu'en ajoutant un cent de frais d'arrêt, nous en arriverions à un tarif de 15.34 cents, alors que le tarif établi sur le grain provenant des ports de la Baie, moulu en transit et réexpédié à Montréal pour exportation, est de 17½ cents, y compris 1 cent de frais d'arrêt. Eu égard au tarif d'exportation de Fort-William sur le blé moulu en transit à Renfrew (qui est situé sur la ligne directe), le tarif jusqu'à Montréal est de 37½ cents, y compris 1 cent de frais d'arrêt.

Par conséquent, si les Ordonnances générales n^{os} 354 et 391 de la Commission ont pour effet d'appliquer au blé moulu en transit, le tarif d'exportation plus 1 pour cent de frais d'arrêt, on allègue que les tarifs des compagnies de chemins de fer ne sont pas d'accord avec les ordonnances générales en question.

Voici le texte de l'Ordonnance générale n° 354, en date du 4 janvier 1922:—

La Commission ordonne: Que les compagnies de chemins de fer relevant de la juridiction de la Commission déposent leurs tarifs qui deviendront en vigueur pas plus tard que le 1er février, et qui imposeront une taxe de 1 cent par 100 livres pour le privilège d'arrêt sur le blé destiné à l'emmagasinage, la meunerie, le maltage ou autre traitement; ce privilège s'appliquera à tout le blé récolté au Canada, mais il sera assujéti à une taxe raisonnable pour les remorques hors du parcours régulier.

L'Ordonnance générale n° 391, en date du 31 janvier 1924, se lit comme suit:—

La Commission ordonne: Que le maximum de frais d'arrêt pour moudre le grain en transit aux gares à l'intérieur du Canada sera d'un cent par 100 livres; sans avoir égard à la destination finale d'un tel trafic.

Au sujet du blé que l'on doit moudre en transit, il serait de nature à y avoir quelque confusion si on ne s'attachait point à deux facteurs bien distincts: (1) le tarif même et (2) les frais pour le privilège d'arrêt. En lisant attentivement les Ordonnances générales n^{os} 354 et 391 de la Commission, on verra qu'elles ne traitent seulement que des frais pour le privilège d'arrêt. Elles n'ont offert aucun changement dans le tarif lui-même. Cependant, si l'on devait douter de l'esprit de ces ordonnances en en lisant le texte, on pourrait efficacement éclaircir la situation par les procédures subséquentes. En premier lieu, peu de temps après l'établissement par les compagnies de chemins de fer de tarifs conformes à l'Ordonnance générale n° 354, la question des tarifs y mentionnés, applicables aux remorques hors du parcours régulier, fut soulevée à la demande de la Canadian National Millers' Association et la Dominion Millers' Association, et l'Ordonnance générale de la Commission, en date du 14 février 1922, décida de cette question. On n'invoqua point alors l'argument que l'on avait violé l'Ordonnance générale n° 354, ou qu'on ne s'y était point conformé, parce que les tarifs établis n'étaient point les tarifs sur le blé d'exportation, plus un cent de frais d'arrêt. Un peu plus tard, la Commission prit connaissance de la requête de la Dominion Millers' Association au sujet de la différence qui existe entre les tarifs d'exportation sur le blé ou la farine à partir des ports de la Baie jusqu'aux ports de l'Atlantique. L'Ordonnance n° 32227 de la Commission, en date du 13 mars 1922, a disposé de cette requête, ainsi que l'arrêt en date du 6 mars 1922, Vol. XII, Jugements et Ordonnances de la Commission, p. 1. Encore dans cette affaire, la Dominion Millers' Association, ou l'une quelconque des parties à la requête, n'a point prétendu que l'on pouvait appliquer d'une façon raisonnable les tarifs sur le blé d'exportation, plus un cent de frais d'arrêt. Elle demandait plutôt de réduire la différence qui existe entre les tarifs sur le blé et la farine. Si, à l'époque où la Commission étudiait ces deux affaires, on avait refusé de se conformer à une ordonnance de la Commission, la chose aurait été sue immédiatement et on aurait pris les mesures nécessaires en ce sens.

M. Watts a touché à cette question lorsqu'il a déclaré qu'au moment où la Commission étudiait la dernière affaire, il n'était pas assuré que l'ordonnance générale n° 354 obligeait les compagnies de chemins de fer à établir des tarifs plus des frais d'arrêt sur le blé devant être moulu en transit, mais il prétendit que l'ordonnance générale n° 391, rendue plus tard, jointe à l'ordonnance générale n° 354, exprimait clairement que l'on devrait appliquer le tarif sur le blé d'exportation, plus un cent de frais d'arrêt. Il y a assurément un malentendu ici. La question à décider par la Commission était que les compagnies de chemin de fer n'avaient pas interprété l'ordonnance générale n° 354 comme s'appliquant aux marchandises exportées par voie des ports américains et que l'ordonnance générale n° 391 stipulait que les frais d'arrêt ne devraient pas excéder un cent "sans avoir égard à la destination finale desdites marchandises". En d'autres termes, c'était étendre l'application de l'ordonnance générale n° 354, et c'est aussi loin que l'ordonnance pouvait aller.

On fera de plus remarquer qu'après ces procédures, la Commission rendit, le 14 mai 1924, son ordonnance générale n° 400 dans laquelle elle prescrivait des tarifs spécifiques sur le trafic provenant des ports de la Baie, lesquels sont maintenant les tarifs établis par les compagnies de chemin de fer. Ces tarifs ne sont pas les tarifs sur le blé d'exportation, plus un cent, mais ils sont plus élevés et ils ont été ainsi depuis nombre d'années. Voici la situation: en 1922, la Commission étudia spécifiquement la différence qui existe entre ces tarifs

et arrêta qu'ils étaient justifiables. Plus tard, en 1924, par l'ordonnance générale n° 400, la Commission prescrivit les tarifs qui sont actuellement en vigueur. En résumé, l'ordonnance n° 32227 et l'ordonnance générale n° 400 traitaient du tarif lui-même, alors que les ordonnances générales n^{os} 354 et 391 traitaient des frais pour le privilège d'arrêt. Cependant, M. Watts prétend que, de fait, l'on doit interpréter les ordonnances générales n^{os} 354 et 391 qui se rapportent aux frais d'arrêt seulement, non seulement comme s'appliquant aux tarifs plutôt qu'aux frais d'arrêt, mais encore comme renversant et changeant les décisions de la Commission, telles que contenues dans l'ordonnance n° 32227 et l'ordonnance générale n° 400, bien que cette dernière ait été rendue après les ordonnances générales n^{os} 354 et 391.

Au sujet de Fort-William, le tarif sur le blé moulu en transit et celui sur la farine expédiée à Montréal, Québec et les côtes de l'Atlantique pour exportation a été le tarif sur la *farine* plus les frais d'arrêt. Les tarifs d'exportation à partir de Fort-William ont été basés sur les tarifs en vigueur en même temps à partir de Duluth et St-Paul et, dans les deux cas, les tarifs appliqués au blé moulu en transit étaient les tarifs sur les *produits* plus les frais d'arrêt, plutôt que les tarifs sur le blé.

M. Watts a insisté fortement sur ce qu'il appelle les deux catégories de tarifs sur le blé à partir de Fort-William jusqu'aux ports de l'Atlantique. On peut lire aux pages 430 et 431 des témoignages:—

M. WATTS: Le tarif n° E-3918 C.R.C. ne renfermait pas deux catégories de tarifs sur le blé avant le supplément n° 21 que l'on publia le 15 février et qui avait pour objet de mettre en vigueur l'ordonnance n° 391.

Messieurs, voici un point très important, "avant le 15 février".

Le COMMISSAIRE EN CHEF: En quelle année serait-ce, monsieur Watts?

M. WATTS: C'est au cours de l'année 1924. Avant le 15 février, lorsque le supplément 21 devint en vigueur, lequel avait pour objet de mettre en vigueur l'ordonnance de la Commission, à l'effet que les frais d'arrêt ne devraient pas dépasser un cent; jusqu'à cette date, autant que j'en ai souvenance, il n'y avait pas deux catégories de tarifs sur le blé à partir du même point d'origine jusqu'à la même destination, l'un plus élevé que l'autre.

Alors, pour la première fois, on vit deux catégories de tarifs sur le blé dans cette partie du tarif qui s'applique à Fort-William, qui montraient sans aucun doute l'intention de circonvenir l'ordonnance de la Commission.

La situation est donc qu'à la date mentionnée par M. Watts, à savoir le 15 février 1924, les tarifs suivants étaient en vigueur de Fort-William à Montréal (pour consignation directe): blé (en vrac), 34½ cents; blé (en sac), 35½ cents; produits de blé, 35½ cents.

On a appliqué un tarif de 35½ cents, ou un cent de frais d'arrêt, sur le blé expédié en vrac de Fort-William, mis en sac ou nettoyé en transit à un endroit de la ligne directe, puis réexpédié à Montréal comme blé. On a appliqué un tarif de 36½ cents, ou un cent de frais d'arrêt, au-dessus du tarif sur la farine expédiée de Fort-William, sur le blé expédié de Fort-William, moulu en transit sur la ligne directe et la farine exportée par voie de Montréal. D'après les clauses tarifaires de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, C.R.C. n° E-3918, on aurait appliqué le tarif de 36½ cents sur la farine à une consignation de blé mis en sac ou nettoyé en transit sans changer la forme de la denrée, avant l'émission du supplément n° 21; de sorte que le changement fait à cette date, tel qu'indiqué par symbole dans le tarif, apportait une réduction dans le cas du blé mis en sac en transit. C'est la seule conséquence pratique du changement que l'on fit dans le tarif à cette époque. M. Watts parla aussi du tarif en établissant une différence dans le tarif portant sur l'acheminement vers Montréal entre le "blé mis en sac" et le "blé en vrac"; mais ceci n'était pas nouveau, puisque ces tarifs étaient déjà contenus dans le tarif du chemin de fer Canadien du Pacifique, C.R.C. n° E-4074.

Au sujet de la déclaration de M. Watts à l'effet que "là où deux tarifs sont en vigueur sur le blé en vrac pour l'exportation, à partir du même point d'ori-

gine jusqu'à la même destination, on ne doit appliquer les frais d'arrêt que sur le tarif le plus bas", le fait que le tarif sur le blé en vrac ne constitue pas la base du tarif sur le blé moulu en transit a pour résultat qu'il serait inutile de parler de cette question, bien qu'on puisse dire qu'en examinant les tarifs, on ne trouve pas deux tarifs sur le blé en vrac pour un mouvement direct de Fort-William à Montréal. Le seul tarif en vigueur sur une consignation directe est celui de 34½ cents. L'autre tarif de 35½ cents, que l'on croit être celui auquel M. Watts s'est référé, s'applique à une consignation que l'on arrête en transit, mais la différence n'est pas dans le tarif, mais bien dans l'addition d'un cent de frais d'arrêt.

Sous l'empire de divers arrêts de la Commission, les compagnies de chemin de fer ont raison de refuser de mettre en vigueur les frais d'arrêt sur les tarifs pour le blé d'exportation et les tarifs qui sont actuellement en vigueur ne contreviennent pas aux arrêts de la Commission. On a décidé que la différence dans les tarifs avait sa raison d'être.

LE COMMISSAIRE OLIVIER:

Par ses ordonnances nos 354 et 391, la Commission a établi des frais d'arrêt d'un cent par 100 livres sur le blé moulu en transit.

Le tarif sur le blé de Midland à Montréal est de 14.34 cents par 100 livres.
(Tarif C.N. E-979, 8 septembre 1925).
Sur le blé moulu en transit, le tarif est de 17½ cents par 100 livres.
(Supplément n° 43 au Tarif C.N. E-447).
Le tarif sur le blé, Fort-William à Montréal, est de 34½ cents par 100 livres.
(Supplément n° 13 au Tarif C.P. E-4119).
Le tarif sur la farine, Fort-William-Montréal, est de 35½ cents par 100 livres.
(Supplément n° 13 au Tarif C.P. E-4119).
Le tarif sur le blé, Fort-William-New-York, etc, est de 35½ cents du 100 livres.
(Tarif C.P. E-4119).
Le tarif sur la farine, Fort-William-New-York, etc, est de 36½ cents par 100 livres.
(Tarif C.P. E-4119).

La Millers' Association a prétendu qu'on devrait appliquer le tarif sur le blé pour le blé moulu en transit à partir du point d'expédition jusqu'au point de destination, avec un cent par 100 livres de frais d'arrêt en plus. Les compagnies de chemins de fer ont prétendu qu'on devrait appliquer le tarif sur la farine au blé moulu en transit à partir du point de départ jusqu'au point de destination.

A l'ouest de Fort-William, on applique le même tarif par 100 livres sur le blé et la farine provenant de Fort-William. A l'est de Fort-William, tel qu'il appert par les tarifs d'entier parcours, on applique à la farine un tarif d'entier parcours supérieur d'un cent par 100 livres à celui qui est applicable au blé s'acheminant sur toutes les destinations. Acceptant pour le moment cette différence de tarif entre le blé et la farine à l'est de Fort-William comme un fait reconnu, et donnant aux ordonnances 354 et 391 toute leur portée, en fixant un cent par 100 livres de frais d'arrêt, le tarif sur le blé moulu en transit à des endroits d'Ontario et de Québec devrait être supérieur de 2 cents par 100 livres au tarif sur le blé transporté comme blé de Fort-William, ou de points situés à l'est de cet endroit, jusqu'à destination—un cent à cause de la différence dans le tarif d'entier parcours entre la farine et le blé, et l'autre cent à cause des frais d'arrêt.

Mais le tarif sur le blé, de Midland à Montréal, est de 14.34 cents par 100 livres, alors que le tarif sur le blé moulu en transit entre les mêmes endroits est de 17½ cents par 100 livres, soit un excédent de 1.16 cents sur ce qui m'apparaît

être le "tarif sur le blé moulu en transit", si on prend les mots dans leur sens propre et dans toute leur acception générale.

Les compagnies de chemin de fer ont allégué que le tarif de 17½ cents autorisé par l'ordonnance n° 400 de la Commission, en date du 14 mai 1924, était un tarif séparé et spécifique et que le tarif de 14.34 cents n'y avait aucune relation. Nul doute qu'il est du ressort de la Commission d'établir un tarif sur le blé et un autre plus élevé sur la farine ou autres produits de blé moulus en transit, mais je ne puis concevoir comment les ordonnances n^{os} 354 et 391 peuvent accorder une telle autorisation. Si la Commission autorise des frais d'arrêt pour le blé moulu en transit je suis d'avis que ce tarif doit également s'appliquer au blé; de plus, on ne peut le remplacer par un tarif séparé et plus élevé sur le blé moulu en transit, sans avoir égard au tarif sur le blé, à moins que les frais d'arrêt pour moudre le blé en transit ne soient spécifiquement abolis ou modifiés par la Commission.

D'après les témoignages que j'ai entendus à l'audience et après avoir examiné le rapport y afférent, j'ai constaté qu'on n'avait pas biffé ou modifié les ordonnances générales 354 et 391, qui établissent les frais d'arrêt. Par conséquent, je suis forcé de reconnaître le bien-fondé de la plainte de la Dominion Millers' Association, et la Commission devrait rendre un arrêt en conséquence.

EMPLACEMENT DE LA GARE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE À GRANDES-PILES

Jugement du commissaire en chef adjoint, en date du 30 juin 1926, approuvé par les commissaires Boyce et Lawrence.

La gare du chemin de fer Pacifique-Canadien à Grandes-Piles, Qué., a été détruite par un incendie le 24 août 1925. Après le feu on y avait installé des facilités d'une nature temporaire. La gare détruite n'était pas du modèle réglementaire et avait été construite en 1904. Les dimensions en étaient de 20 pieds 8 pouces de largeur par 30 pieds 8 pouces de longueur, et 20 pieds de hauteur du plancher aux bords du toit. Cette construction était en bois sur une fondation en pilotis. Elle comprenait une salle d'attente, un bureau et une petite pièce pour les bagages.

Le 1er mars, la compagnie de chemin de fer présenta à l'approbation de la Commission le nouvel emplacement pour la gare à Grandes-Piles, fournissant les plans du nouvel emplacement tel que projeté. Elle a soumis en même temps les plans indiquant les détails de la nouvelle gare.

La gare projetée est une bâtisse ayant 48 pieds 10 pouces de longueur par 18 pieds de largeur. Elle comprend une salle d'attente générale de 12 pieds 2 pouces par 18 pieds, une salle pour dames de 12 pieds par 18 pieds, avec un lavabo pour chacune de ces deux salles d'attente. Il y a une salle de bagages et messageries de 12 pieds par 18 pieds, un bureau de télégraphie et billets de 10 pieds par douze pieds. Il y a une plate-forme de 8 pieds à chaque extrémité de la bâtisse et une plate-forme de 200 pieds sur le devant.

Les facilités projetées sont beaucoup supérieures à celles qui existaient autrefois et la construction est plus spacieuse et plus moderne que celle qui a été détruite par le feu.

Le plan de l'emplacement a été approuvé par la ville de Grande-Piles, qui est aussi désignée sous le nom de la municipalité de St-Jacques-des-Piles. La municipalité de St-Jean-des-Piles s'opposa au choix du nouvel emplacement et demanda de reconstruire la gare au même endroit. On a exposé que la municipalité de St-Jean-des-Piles est située sur la rive opposée de la rivière St-Maurice vis-à-vis St-Jacques-des-Piles, à environ 1,000 pieds de l'ancienne gare qui a été détruite par le feu. On a allégué que, l'ancienne gare étant située près de la traverse, il s'ensuivait une économie des frais de roulage à partir de la tra-

verse jusqu'à la gare du chemin de fer, et que si la compagnie change l'emplacement de la gare tel que proposé, cela entraînera de nouvelles dépenses de roulage de la traverse à la nouvelle gare pour les cultivateurs et les autres de la municipalité de St-Jean-des-Piles allant à la gare. La nouvelle gare se trouverait située, d'après un examen fait par le service du génie de la Commission, à 275 pieds au sud de l'ancienne gare.

Les allégués des deux municipalités portant sur le choix de l'emplacement de la nouvelle gare ont été soigneusement considérés. Comme on l'a fait remarquer, la nouvelle gare offre de bien meilleures facilités que l'ancienne et elle n'est qu'à 275 pieds plus au sud. Quand il s'agit d'approuver les emplacements de gares, comme en toutes autres matières, la Commission n'est pas autorisée à se substituer aux chemins de fer tombant sous sa juridiction. Il est d'abord à la discrétion des compagnies de chemins de fer de soumettre des plans, comme par exemple, pour un emplacement de gare. La Commission n'a le droit d'intervenir que si la compagnie de chemin de fer abuse de ses pouvoirs et néglige d'avoir égard aux intérêts publics. Le choix d'un emplacement pour la construction d'une gare relève d'abord du pouvoir discrétionnaire de la compagnie de chemin de fer et la Commission n'est justifiée d'intervenir que si on a abusé de ce pouvoir ou dans le cas de circonstances exceptionnelles.

Hartin et al vs Canadian Northern Railway Co'y, 21 C.R.C. 437

Lorsque la Commission se trouve en présence de prétentions rivales au sujet de l'emplacement d'une gare elle a maintenu qu'elle ne saurait intervenir sauf dans le cas de discrimination injuste entre la compagnie de chemin de fer et les propriétaires de terrains.

Druid Landowners vs Grand Trunk Pacific Company, 14 C.R.C. 20

Lorsque la cause portait sur une question de contrat ou de mauvaise foi de la part de la compagnie de chemin de fer la Commission s'est crue justifiée d'intervenir.

Kelly vs G.T.R. Railway Co'y 14 C.R.C. 15

Dans le cas présent, l'on n'a pas établi, à mon avis, que la compagnie du chemin de fer exerce d'une manière déraisonnable la discrétion dont elle jouit aux termes de la Loi des chemins de fer. Il n'appert pas qu'il existe une distinction injuste au désavantage d'un propriétaire foncier, ou de propriétaires fonciers, de nature à justifier l'intervention de la Commission. Tenant compte (1) de la courte distance qui sépare l'ancien emplacement du nouveau; (2) des facilités de beaucoup améliorées qu'offre la gare plus spacieuse du nouvel emplacement; (3) de la discrétion touchant la question d'administration donnée à la compagnie du chemin de fer par la Loi des chemins de fer; (4) des restrictions imposées à la Commission lorsqu'il s'agit d'intervenir dans les questions d'administration du chemin de fer (voir à ce sujet l'exposé que nous avons fait précédemment), je suis d'avis que la demande du chemin de fer devrait être accordée.

PLAINTE DE LA JOHN BROWNLEE & CO., DE GALT, ONT., RELATIVEMENT AUX FRAIS DE STATIONNEMENT, CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Rapport du chef du service du Trafic de la Commission, le 15 juillet 1926, approuvé par la Commission.

M. Collins, gérant de la *Canadian Car Demurrage Bureau*, de Montréal, nous a soumis tous les dossiers et tous les documents se rapportant aux droits de stationnement. Voici ce que l'on y trouve touchant ce wagon. Il arriva à Kitchener le 26 novembre 1925, adressé à *J. Brownlee & Co.*, et cette compagnie

en fut avertie le 27 novembre. Le même jour, cette compagnie donna instructions de livrer le wagon à la *Huether Brewery Company.* On offrit le wagon à la *Huether Brewery Company,* mais la compagnie du chemin de fer l'avertit que les droits de transport devaient être payés avant que le wagon fût placé sur la voie de déchargement. D'après les conditions énoncées sur la lettre de voiture, la compagnie du chemin de fer a bel et bien le droit de refuser de livrer ou de se départir, à destination, de ce qui est indiqué dans la lettre de voiture tant que tous les droits n'ont pas été payés. Bien qu'il appert que la Brewery Company a fait savoir à l'agent qu'elle enverrait un chèque pour le montant des droits dus sur le wagon, ce chèque ne fut jamais reçu. Finalement, le 3 décembre, la *Brewery Company* a refusé d'accepter le wagon. L'agent du chemin de fer déclare qu'il a deux fois averti la compagnie, avant cette date, touchant le paiement des droits et le déchargement du wagon. A la suite du refus du wagon par la *Brewery Company,* le 3 décembre, le wagon redevenait la possession de la *John Brownlee and Company* qui, le 4 décembre, a expédié de nouveau le wagon à l'*Interior Hardwood Company,* puis le wagon a été placé sur la voie de déchargement de cette dernière le 5 décembre et déchargé le 8 décembre.

Les règlements du *Canadian Demurrage,* approuvés par la Commission stipulent que "les wagons retenus pour ou par le consignateur ou le consignataire pour chargement, déchargement, ou dans l'attente des instructions d'expédition, ou pour toute autre raison" seront sujets aux règlements de stationnement. L'article 3 des règlements de stationnement accorde un délai de 24 heures, sans frais, pour faire une nouvelle consignation d'un même wagon; et un délai de 48 heures (sans tenir compte des dimanches et des jours fériés) pour le chargement ou le déchargement de toutes sortes de marchandises.

L'article 9 stipule qu'après l'expiration du délai accordé sans frais, l'on exige les montants suivants pour chacun des jours qui suivront jusqu'à ce que le wagon soit déchargé; pour le premier jour ou une partie du jour de retard, $1; pour le deuxième ou une partie de jour, $1; pour le troisième jour et pour chacun des jours qui suivront, ou partie de jour, $5.

Ce wagon a été retenu dans le but d'obtenir le paiement des frais de transport de la *Brewery Company* à qui le wagon avait été expédié par les premiers consignataires, et aucun délai sans frais n'est accordé pour le paiement des frais de transport. Un délai sans frais n'a pas été stipulé dans les règlements parce qu'en réalité la chose n'est pas nécessaire puisque le consignataire peut payer les frais de transport dès qu'il a été averti, ce qui se fait d'ordinaire avant le placement effectif du wagon et avant qu'il soit question des frais de stationnement, ou après le placement effectif mais pendant le délai sans frais accordé pour le déchargement. Dans le cas qui nous intéresse, le wagon a été expédié à un deuxième consignataire, la *Brewery Company*, le 27 novembre et les frais de stationnement se sont accumulés pendant que l'on attendait le paiement des frais de transport. Des frais de stationnement furent exigés pour les 28 et 30 novembre (le 29 était un dimanche) et les 1, 2 et 3 décembre, ce qui représentait deux jours à $1 chacun, et trois jours à $5 chacun, soit un total de $17, tel qu'imposé. Quand le wagon est revenu aux consignataires primitifs, *J. Brownlee & Company,* le 3 décembre, ces derniers le consignèrent de nouveau le 4 décembre à l'*Interior Hardwood Company.* Le wagon fut déchargé dans le délai accordé, à titre gratuit, après avoir été stationné de manière à éviter l'imposition de frais de stationnement additionnels. Le temps libre prescrit pour le déchargement ne fut évidemment pas alloué alors que le wagon fut détenu en atendant le paiement des taux de marchandises, vu que la concession du temps libre pour le déchargement accompagne le wagon et entre en vigueur lorsque le wagon est finalement stationné pour les fins de déchargement.

Les plaignants allèguent qu'ils ne sont pas responsables des frais de stationnement qui se sont accumulés et que la compagnie de chemin de fer devrait conséquemment rembourser ces frais. Il paraît manifeste d'après le dossier que

les plaignants ne furent pas responsables des frais de stationnement. Il semblerait que la compagnie de brasseurs fût uniquement responsable. Toutefois, lorsque la compagnie de brasseurs refusa d'accepter le wagon et le titre de possession fit retour au propriétaire primitif, alors les frais de stationnement accompagnèrent le wagon, et il est évident à mon avis que les plaignants seraient obligés d'assumer ces frais sans égard à la question de leur responsabilité pour l'imposition desdits frais. D'après les dispositions des règles du stationnement, la compagnie de chemin de fer a bien droit aux frais de stationnement et les a légitimement fixés, et ces frais constituent une charge sur l'expédition. Je suis d'opinion que les frais de stationnement ont été imposés à bon droit par la compagnie de chemin de fer et devraient faire le sujet d'un règlement entre les plaignants et la *Heuther Brewery Company*.

REQUÊTE DE LA NATIONAL EXPLOSIVES LIMITED, OTTAWA, CONCERNANT DES EXPÉDITIONS D'EXPLOSIFS À L'EST DE WINNIPEG, EXCEPTÉ SUR LE CHEMIN DE FER OTTAWA ET NEW-YORK

Jugement du commissaire en chef adjoint, en date du 31 juillet 1926, approuvé par les commissaires Boyce et Lawrence

Dans les conditions qui existent présentement, les chemins de fer nationaux du Canada et le chemin de fer Canadien du Pacifique et certains autres voituriers de l'est du Canada pratiquent pour les explosifs de grande puissance expédiés en chargements fractionnaires un tarif double de la première catégorie, avec minimum de 5,000 livres pour une seule expédition. Pour deux expéditions au même endroit de destination, dans le même wagon, les exigences minima dans le cas de chaque expédition sont de 3,000 livres. Dans le cas de trois expéditions ou plus à la même destination, la quantité minimum est fixée à 2,500 livres. Le requérant demande que le tarif soit trois fois celui de première catégorie, sans restriction quant au poids minimum.

La requête énonce que le territoire dans lequel l'abaissement du tarif est demandé se trouve à "l'est de Winnipeg". A titre de précision absolue, il importe de faire remarquer que le territoire dont il s'agit se trouve à l'est de Port-Arthur, Ont., et le tarif minimum que l'on dénonce en alléguant qu'il est déraisonnable s'applique à cette région, à l'ouest de cet endroit, un tarif minimum beaucoup moins élevé est en vigueur. Le chemin de fer Ottawa et New York a été exclu de la requête parce qu'il a publié un tarif minimum très bas qui ne donne lieu à aucune plainte.

Tel qu'indiqué dans la requête de la *Canadian Explosives, Ltd.*, Montréal, pour une abaissement des taux applicables aux explosifs puissants au Canada, jugements et ordonnances de la Commission, vol. 15, p. 307, les lettres de voiture pour le transport des explosifs puissants tombent sous la classification, au choix du chemin de fer.

En sus du minimum susmentionné, le chemin de fer Canadien du Pacifique prévoit un poids minimum de 2,500 livres entre Port-Arthur, Ont., et Chapleau, Ont. Les chemins de fer nationaux du Canada établissent également une exception dans le cas d'explosifs puissants expédiés en chargements fractionnaires à des prospecteurs *bona fide*, qui prévoit qu'entre les stations d'Amos, P.Q., et Tashota, Ont., inclusivement (pourvu que l'expédition ne dépasse pas la quantité ordinaire d'une caisse), ces explosifs peuvent être transportés à raison d'un tarif double de la première catégorie, poids réel. Frais minimum pour chaque expédition, $6. Entre Port-Arthur, Ont., et Hearst, Ont., inclusivement, un tarif double de première catégorie est appliqué, poids réel; minimum de 2,500 livres.

Il existe dans la pratique actuelle, partout en Canada, des règlements uniformes sanctionnés par la Commission et relatifs à la description, l'empaquetage, le marquage, le chargement, le conditionnement et la manutention des explosifs.

On a déjà fixé les frais minima des hauts explosifs. Pour la poudre, noire, brune ou sans fumée, de mine, à canon et aux armes petit calibre, les droits doublent, ceux des articles de première classe à poids brut réel, le minimum de chargement étant de 100 livres au taux des articles de première classe et ce dernier ne devant pas cependant être moindre que 50 cents.

En ce qui a trait aux fulminates, détonateurs, amorces, capsules à percussion, fusées percutantes, (hors le cas de fusées de sûreté) et aux projectiles contenant des explosifs, le tarif applicable est le double de celui de la première classe pour le poids brut réel, avec un prix minimum de 100 livres au double du tarif de première classe, mais jamais moindre que 50 cents.

La dynamite, expédiée de stations spécifiées sous la rubrique "poudre à souches—hauts explosifs", et voyageant sous certificats établissant qu'elle ne doit être utilisée que pour essoucher les terres à culture, acquitter le droit de marchandise de première classe ordinaire au mille, avec un minimum de chargement de 100 livres, mais jamais à raison de moins de 50 cents.

Dans l'ouest canadien, les droits sur les hauts explosifs entrant dans la classe que vise la demande présente, sont ceux de première classe doublés, à poids brut réel, avec minimum de $6 pour expéditions unitaires ou simples. Cet abaissement du minimum sur les hauts explosifs a été en vigueur dans l'Ouest canadien depuis 1904, à en croire les archives de la commission, si l'on en excepte la période comprise entre le 1er et le 26 septembre 1907, alors que ce minimum a été élevé au plafond présentement en cours dans l'est canadien. Au 26 septembre, on ramena le minimum à $5 dans l'ouest canadien; le 13 septembre 1920, on le mit à $7; le 1er janvier 1921, à $6.50, enfin le 1er décembre 1921, à $6. Depuis, ce minimum n'a jamais cessé d'être appliqué.

Il existe toutefois une autre exception pour l'Ouest aux endroits où le Pacifique-Canadien détient l'autorisation d'imposer un droit spécial minimum pour les hauts explosifs expédiés de Northfield, C.B., sur certains points de la Colombie britannique, sur l'île Vancouver.

Dans l'Est canadien, on trouve certaines exceptions. Le *Michigan Central* impose pour la dynamite et les hauts explosifs, en quantités moindres qu'un wagon entier et au taux de première classe doublé, un minimum de chargement de cent livres.

Le régime tarifaire C.R.C. 652 visant l'*Algoma Central* et l'*Hudson Bay Railway,* impose aux hauts explosifs de quantité moindre qu'un wagon entier un droit de quatre fois plus élevé que pour l'article de première classe, avec minimum de $5 pour toute expédition quelconque, exception faite pour les expéditions unitaires ou simples de 5,000 livres ou plus auquel cas s'applique le tarif de première classe doublé, les frais en l'espèce ne devant pas, pour une expédition moindre que 5,000 livres, dépasser le chiffre applicable à 5,000 livres au taux de première classe doublé.

Le régime tarifaire C.R.C. n° 415 de l'*Algoma Eastern Railway* impose aux expéditions de hauts explosifs n'atteignant pas 5,000 livres ou dépassant ce chiffre, un droit de première classe doublé; moins que 5,000 livres, quatre fois le tarif de première classe, et un minimum de $5 pour toute expédition quelconque; enfin les expéditions moindres que 5,000 livres ne doivent pas être imposées plus qu'au tarif appliqué à 5,000 livres et plus.

Le *Boston and Maine* impose aux hauts explosifs en chargement fractionnaire un traitement de première classe doublé, avec un minimum de $2 par expédition. Le *New York Central,* entre les stations de la division de l'Adirondack, impose $1 comme minimum pour les expéditions moindres qu'un wagon entier, poids réel. Le régime du *New York Central* applicable à la division d'Ottawa a déjà été étudié.

La décision de la commission, dans l'affaire des Explosifs canadiens citée ci-haut, visait le transport de la dynamite considérée comme marchandise (1) en

se plaçant sur le terrain de l'application des facteurs ordinaires qui gouvernent la classification des taux, ce qui amenait une comparaison avec d'autres articles plus ou moins analogues; (2) en invoquant le risque. Ce que l'on a dit à ces titres divers vaut dans le cas présent. La question des frais minima constitue le nouveau facteur.

M. Ranson, président de la *Canadian Freight Association,* a affirmé que les risques étaient plus grands de faire le transport dans l'Est canadien, cette partie du pays ayant un trafic ferroviaire plus actif que l'Ouest; il a ajouté que l'Est possédait plus de jonctions que l'Ouest. Il attira aussi l'attention sur les diverses dispositions des règlements régissant le transport des explosifs de haute puissance afin de faire voir les soins et les précautions supplémentaires requis en comparaison des marchandises ordinaires. On peut faire mention à ce sujet du fait que les mêmes règlements s'appliquent à d'autres explosifs, auxquels cependant, un bas minimum est applicable.

On a mentionné le transport de la dynamite comme poudre à essouchement. Le requérant a franchement déclaré que le taux applicable en l'espèce était très bas, et qu'il ne prétendait pas que le remaniement des taux fait à l'égard de la poudre à essouchement devrait servir de base à ce qui devait s'appliquer à ses produits.

Il semble effectivement que le commerce demande des chargements fractionnaires. En même temps, les frais minima basés sur 5,000 livres, tels que précités, sont assurément destinés à restreindre le transport en chargements complets.

La question des taux sur les explosifs de haute puissance en chargements fractionnaires et les poids minima qu'elles impliquent, a déjà été soumise à la Commission dans des communications officieuses les années antérieures, mais elle n'en a plus reçu. Dans l'affaire actuelle, je considère que les frais minima sont excessifs; et je ne crois pas qu'ils soient justifiés si l'on tient compte du risque. Il est inutile d'exposer de nouveau ce dont la Commission a déjà disposé quant à la question de risque relativement à la demande de la *Canadian Explosives Company,* et les témoignages soumis à la Commission ne suffisent pas à démontrer que le risque entraîné par le transport des chargements fractionnaires est tel que le minimum de 5,000 livres est justifiable.

Après réflexion, je suis d'avis que le même ajustement des taux qui s'applique à l'ouest de Port-Arthur devrait s'appliquer à l'est; c'est-à-dire, le taux double de première classe, au poids brut réel, avec un minimum pour une seule consignation de $6. Cette décision ne doit pas être interprétée comme une sanction pour l'augmentation des minima du taux inférieur là où ils existent à l'est de Port-Arthur.

REQUÊTE DE LA CONSOLIDATED RENDERING CO., DE BOSTON, AU SUJET DES FRAIS DE STATIONNEMENT

Rapport du chef du trafic de la Commission, daté du 21 septembre 1926, approuvé par la Commission

Ceci est une requête de la *Consolidated Rendering Company,* de Boston, Mass., afin d'obtenir un jugement de la Commission, dans une affaire de réclamations contre les chemins de fer nationaux du Canada, pour le remboursement de frais de stationnement prélevés sur un certain nombre de chargements complets de matériaux d'engrais chimiques, expédiés de Lowell, Mass., à divers endroits dans Québec.

Ci-annexé se trouve un état des déplacements des wagons en question et les frais de stationnement qu'on y a prélevés.

Le retard subi par les wagons pour lesquels des frais de stationnement sont prélevés fut causé par l'attente du dédouanement, pour lequel on accorde un stationnement de 24 heures en vertu du règlement 3 (a) concernant le stationne-

ment. En ce qui concerne les consignations en douane arrivant au Canada et provenant des Etats-Unis, il faut que le consignateur ou son agent autorisé présente des factures certifiées en triple exemplaire et des déclarations en douane au fonctionnaire attitré des douanes au port principal ou au port secondaire; faire une déclaration comme l'exigent les douanes canadiennes et payer les droits si l'objet est imposable. Bien que, lorsque l'on comprend à fond les règlements douaniers et que l'on s'y conforme promptement, tout en soumettant les documents nécessaires, il n'y ait pas de difficulté à obtenir le dédouanement dans l'intervalle du stationnement, il arrive parfois souvent dans la pratique qu'on éprouve du délai pour obtenir le dédouanement, à cause du manque de prompte conformité aux règlements douaniers, ou de l'absence de certains documents nécessaires lors de l'arrivée du wagon, ce qui implique un retard additionnel, et, conséquemment, l'imposition de frais de stationnement. C'est au propriétaire des marchandises et à lui seul qu'incombe l'obligation de remplir les formalités requises par la douane et de soumettre les documents nécessaires; ce n'est pas du tout le devoir de la compagnie de chemin de fer.

D'après les faits dont a été saisie la Commission l'agent de la compagnie de chemin de fer, dans chaque cas, a promptement fait tenir à qui de droit, en conformité des règlements relatifs au transport des marchandises, un avis à l'effet que les wagons étaient rendus au port ou à l'avant-port des douanes. Dans plusieurs cas, le dossier indique que les agents envoyèrent plus d'un avis. Il est de plus établi que dans la plupart des cas, ceux qui avaient été avisés firent savoir à ces agents qu'ils prenaient les démarches nécessaires pour obtenir le dédouanement des marchandises.

Les pétitionnaires admettent que lors de l'expédition de ces marchandises ils ne firent parvenir aucune déclaration d'entrée ou aucune procuration avant ou à l'arrivée des wagons au port où devait s'effectuer le dédouanement, parce qu'ils ignoraient les formalités requises pour l'enregistrement des marchandises à la douane. Il est donc évident que le stationnement prolongé des wagons en question est attribuable au fait que les pétitionnaires avaient négligé, avant d'expédier leurs marchandises, de se familiariser avec les formalités requises par la douane pour permettre le dédouanement de ces marchandises dans le délai de 24 heures accordé à cette fin; de plus, qu'ils n'avaient fait aucun arrangement avec les consignataires ou ceux qui devaient être avisés de l'arrivée des marchandises, les mettant en mesure de voir au dédouanement. Il en est résulté que lorsque les intéressés furent avisés de l'arrivée des wagons, ceux-ci se trouvèrent dans l'obligation de faire des démarches pour obtenir les documents exigés par la douane, ce qui occasionna les retards responsables des frais de surestarie.

Les pétitionnaires réclament un remboursement des frais de surestarie sous prétexte qu'à titre d'expéditeurs ils ne furent pas avisés de la détention des wagons, ce qui était contraire aux instructions données par les voituriers à leurs agents, et, qu'en conséquence, ils ont droit à ce remboursement en vertu du règlement 8 relatif au stationnement, stipulant que les frais de stationnement ne sauraient être exigés dans le cas de retards dont la cause est attribuable au gouvernement ou au personnel des chemins de fer. Les règlements de surestarie ne stipulent pas que les expéditeurs doivent être avisés de l'arrivée de leurs wagons à destination; mais le règlement 2 porte que le voiturier doit faire parvenir un avis au consignataire. Par conséquent, aux termes des règlements de surestarie, il n'est pas d'obligation d'aviser les expéditeurs pas plus que les consignataires de l'arrivée des wagons à leur destination, et par le fait que l'expéditeur n'a pas été avisé, celui-ci n'a pas droit à l'exemption prévue par règlement 8. Quant aux instructions des voituriers à leurs agents, invoquées par les pétitionnaires, il s'agit apparemment ici des instructions à l'effet que les agents doivent faire rapport des wagons sous leur charge qui sont refusés ou non réclamés, dans les cinq jours qui suivent leur arrivée, mais ces instructions ne semblent pas applicables aux wagons en question puisqu'ils n'ont pas été refusés ni récla-

més, et qu'il n'y avait aucune raison de croire que le dédouanement ne serait pas effectué. Rien n'indique que, dans le cas même où les expéditeurs auraient été avisés, les wagons auraient été dédouanés plus tôt qu'ils ne l'ont été. Les faits semblent démontrer que le voiturier eut raison d'assumer que les intéressés qui furent avisés s'occuperaient du dédouanement avec toute la diligence possible, et si, avant d'expédier leurs marchandises, les consignateurs s'étaient familiarisés avec toutes les formalités nécessaires, les wagons n'auraient pas été retardés et on n'aurait pas eu à imposer de frais de stationnement. L'obligation de remplir ces formalités incombait aux expéditeurs plutôt qu'à la compagnie de chemin de fer.

Dans toute cette affaire, telle que nous venons de l'exposer brièvement, on a réparti équitablement les frais de stationnement conformément aux règlements de surestarie tels que prescrits par les ordonnances générales nos 201 et 349 de la Commission. C'est ce qu'on a constaté en vérifiant le dossier, à l'exception de ce qui a trait au wagon 209464, qui fut retardé à Nicolet, et sur lequel les frais de stationnement auraient dû être de $7 au lieu du montant de $12 qu'on avait imposé. Le gérant du *Canadian Car Demurrage Bureau*, est disposé à autoriser le remboursement de la surcharge de $5 sur ce wagon.

RELEVÉ DES FRAIS DE STATIONNEMENT SUR LES WAGONS EXPÉDIÉS PAR LA CONSOLIDATED RENDERING COMPANY, QUI ONT ÉTÉ RETARDÉS POUR ATTENDRE LES CERTIFICATS DE SORTIE DES DOUANES

Nombre	Initiales	Date de l'arrivée	Date de l'avis	Date de la sortie des douanes	Montant exigé. Dollars
		QUÉBEC—1924			
30587	Me C	4/5	4/5	4/16	32
25406	G.T	4/5	4/5	4/16	32
		1925			
19183	G.T	2/9	2/9	2/19	27
37900	N.P	2/9	2/9	2/19	27
		DRUMMONDVILLE—1924			
135760	C.P	2/25	2/26	3/7	27
		JOLIETTE—1924			
550218	C.G	2/11	2/11	2/25	47
141653	C.G	2/16	2/18	2/25	22
		RICHMOND—1924			
81502	N.H	2/18	2/18	2/29	37
15666	G.T	2/18	2/18	2/29	37
48309	B. & M	2/20	2/20	2/29	27
		RIVIÈRE-DU-LOUP—1924			
302052	G.T.P	2/19	2/19	3/4	47
		NICOLET, QMS.—1924			
209464	C.P	3/4	3/5	3/10	12

LE DÉPARTEMENT DE LA VOIRIE DE LA SASKATCHEWAN CONTRE LES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA RELATIVEMENT À LA CIRCULATION DES VÉHICULES SUR LE PONT JETÉ SUR LA RIVIÈRE SASKATCHEWAN, À ST-LOUIS

Jugement du commissaire en chef, en date du 15 octobre 1926, approuvé par le commissaire en chef adjoint et le commissaire Oliver

Le département de la voirie de la province de Saskatchewan a demandé à la Commission d'émettre une ordonnance à l'effet d'autoriser la circulation des véhicules sur le pont des Chemins de fer nationaux du Canada traversant la rivière Saskatchewan à St-Louis, Sask.

Le département consent à supporter tous les frais découlant de tout changement jugé nécessaire à l'état actuel du pont en vue d'atteindre le but qu'il se propose et il est aussi disposé à procéder, à ses propres frais, à y établir toute forme de protection adéquate, au cas où sa présente requête serait agréée.

Il n'y a aucun doute que les gens de cette localité sont grandement incommodés par suite de l'absence de facilités pour traverser la rivière Saskatchewan. Il y a bien, pendant l'été, un service de traversier, mais au printemps et à l'automne avancé, le public n'en tire aucun profit. Pendant l'hiver tout s'arrange à souhait vu que la traversée peut se faire sur la glace. Mais, dans les meilleures conditions, il y a certaines périodes pendant lesquelles les gens sont grandement incommodés surtout dans le cas de ceux qui veulent traverser la rivière à cet endroit. Il n'y a pas de pont de voie publique sur une distance de plusieurs milles, soit au nord, soit au sud. Le contour de la région est tel que la construction d'un pont à cet endroit coûterait plusieurs centaines de milliers de dollars, et, en vue de remédier à cette difficulté, on a attiré l'attention du département de la Voirie sur le fait que le pont de la compagnie de chemin de fer pourrait être utilisé à ces fins de la manière ci-haut indiquée.

L'ingénieur en chef de la province de Saskatchewan a fait rapport au sous-ministre de la Voirie que le projet en question est praticable, qu'il est possible de construire une allée ayant 16 pieds franc en posant sur le plancher du pont actuel des madriers de quatre pouces en sens longitudinal et que les approches de chaque extrémité du pont seraient de construction facile.

Le pont qui a plus de 1,200 pieds de longueur, est à voie simple et on y voit actuellement deux rangées de contre-rails, du bois et de l'acier, mais ces derniers seraient inutiles si les changements demandés étaient effectués, et comme l'ingénieur en chef des Ponts en fait la remarque, ce changement ne serait plus en conformité des devis imposés par la Commission, et il est nécessaire d'obtenir des commissaires une permission spéciale à cette fin. Son rapport comprend des suggestions sans nombre en vue de la protection du public, y compris des barrières fermées à clef aux deux extrémités, en charge de gardiens pouvant communiquer entre eux au moyen du téléphone. Il suggère d'installer des mains courantes de chaque côté du pont, que les véhicules portant une charge trop lourde soient censés circuler dans une direction unique suivant un règlement spécial et que les trains arrêtent en arrivant au pont et le traversent sur un signal du gardien.

Pour ce qui concerne les détails de sa recommandation, sauf le dernier, il semble qu'ils se réduisent tous à une question de dépenses que la province a consenti à supporter.

Les requérants font remarquer que le service des trains sur ce pont n'est pas très actif vu qu'il n'y a que trois trains par semaine dans chaque direction, outre certains convois de marchandises dont le mouvement se fait au temps des récoltes. La cause a été posée en termes fort appropriés, à l'appui de la requête du Révérend Père Adam, qui a déclaré que la compagnie utilisait le pont environ cinq minutes par jour et que le public en avait besoin jour et nuit pour la commodité des voyageurs.

L'opposition de la compagnie de chemin de fer est basée sur d'autres motifs. M. Owens, qui a comparu pour la compagnie, déclare que s'il s'agissait d'une autre proposition telle que celle de placer des consoles latérales sur le pont, ce qui aurait pour effet de faire disparaître tout danger, la compagnie de chemin de fer ne formulerait pas de sérieuse objection à la requête. Mais le pont est spécialement construit pour les fins de la circulation des wagons et il n'y est nullement pourvu de facilités en vue de l'installation de consoles latérales; c'est pourquoi il "serait extraordinairement dangereux de voir circuler des trains et des véhicules sur le pont en même temps ou que les deux utilisent le pont." Sa prétention a été appuyée par M. Fraser, avocat de la compagnie de chemin de fer, qui a néanmoins avoué à la Commission que malgré les objections de la compagnie au point de vue juridiction et autre, "la compagnie était prête à discuter avec la province de Saskatchewan un projet raisonnable en vue de placer une voie publique sur le côté du pont, sur des consoles, si en aucun temps la province juge à propos d'entamer des négociations à cette fin."

Au cours de toute la correspondance, bien que récusant l'autorité de la Commission à l'effet d'émettre une ordonnance permettant l'usage du pont aux fins requises, la compagnie de chemin de fer a soigneusement laissé une porte ouverte en vue de négociations possibles sous ce rapport, entre elle-même et le gouvernement de la province de Saskatchewan. Outre la question de la sécurité du public, l'avocat de la compagnie de chemin de fer prétend, et il insiste sur ce point, que la présente requête doit échouer vu que la Commission n'a pas juridiction pour l'entendre. Il fait remarquer que l'article 251, paragraphe 6, de la Loi des chemins de fer, sous l'empire duquel la présente requête est faite, donne le pouvoir à la Commission d'enjoindre à une compagnie de chemin de fer de construire un chemin à l'usage du public, soit comme grande route soit autrement, en dessous ou le long de sa voie traversant un pont, seulement lorsque la compagnie est à "construire ce pont, à le reconstruire ou à en modifier sensiblement la construction."

Il faut bien concéder que le pont en question n'est pas dans la condition indiquée dans l'article que nous venons de citer, et, dans les circonstances, je suis forcé de reconnaître le bien-fondé des objections portant sur le manque de juridiction de la Commission en l'espèce. Si le pont était maintenant sensiblement reconstruit ou en voie de construction, il serait loisible à la Commission d'ordonner à la compagnie de chemin de fer de procéder, selon le désir des requérants, aux travaux en dessous ou le long de sa voie, et si une telle ordonnance était émise, la compagnie serait obligée de faire les changements nécessaires pour mettre le pont en état de servir à la circulation des véhicules et des voyageurs. Il peut y avoir eu de bons motifs pour restreindre l'autorité de la Commission aux cas où, effectivement, il est question de travaux de construction, de reconstruction ou de modification, mais il est grandement regrettable qu'un pont construit à l'aide des deniers publics ne puisse pas être utilisé pour la commodité du public, et le manque de facilités pour traverser la rivière Saskatchewan cause tellement d'ennuis aux habitants de cette localité que la Commission ne saurait jamais être saisie d'une cause plus méritoire.

Il est aussi malheureux que les Chemins de fer Nationaux n'aient pas jugé à propos de se rendre à la demande des requérants, et surtout, si l'on considère que le gouvernement provincial a déclaré vouloir supporter tous les frais des travaux impliqués et installer des signaux et des barrières au gré de la Commission en vue de la sûreté du trafic des wagons aussi bien que des véhicules.

Mais, quoi qu'il en soit, le Parlement n'a pas cru devoir conférer à la Commission l'autorité nécessaire pour forcer la compagnie de chemin de fer à procéder à ces travaux. Dans toutes circonstances la Commission doit demeurer dans la limite de ses attributions et en la présente instance il n'est pas du ressort de la Commission d'émettre l'ordonnance demandée.

Mais la Commission soumettra la présente requête avec sa propre recommandation à la considération sympathique de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux.

PLAINTE DU BOARD OF TRADE DE HALIFAX, *et al*, RELATIVEMENT À L'ÉLIMINATION DE L'ACHEMINEMENT ALTERNATIF DU TRAFIC DIRIGÉ SUR L'OUEST PAR VOIE DE ST-JFAN ET STE-ROSALIE (JONCTION), CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA ET C.P.R.

Jugement du commissaire en chef, du 19 octobre 1926, approuvé par le commissaire en chef adjoint et le commissaire Boyce

La présente requête était inscrite pour audience le 8 janvier 1926 et elle a été entendue à cette même date en présence des représentants de la compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique et des Chemins de fer Nationaux du Canada; les provinces de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard étant représentées par M. F. Cornell, qui comparaissait aussi pour les Boards of Trade de Halifax, de St-Jean, et de Sackville. M. R.-L. Sargent comparut pour l'Association canadienne des marchands de bois et M. G.-P. Ruickbie pour la *Bathurst Company, Limited,* de Bathurst, N.-B.

La difficulté est survenue par suite de la tentative de la part des Chemins de fer Nationaux du Canada en vue de l'élimination de l'acheminement alternatif du trafic des marchandises provenant des provinces Maritimes à destination du Canada central par voie de St-Jean et de la Jonction Ste-Rosalie, et, par conséquent, ceci s'applique au trafic de marchandises prenant son origine sur la ligne des Chemins de fer Nationaux du Canada dans les limites des trois provinces Maritimes de l'Est.

Pendant plusieurs années le tarif des chemins de fer du Gouvernement, C.R.C., n° 1352, comportait un acheminement alternatif, mais le premier octobre 1925, la compagnie de chemin de fer publia le supplément n° 38 audit tarif, établissant les barèmes de classes sur le trafic provenant des gares situées dans le Québec, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse à destination de gares situées dans le Québec et l'Ontario, lequel supplément, effectif à partir du 2 novembre 1925, éliminait l'acheminement alternatif susdit par voie de St-Jean et la jonction Ste-Rosalie sur les destinations aux gares situées tant sur la ligne des Chemins de fer Nationaux que sur celle du Pacifique-Canadien.

Jusqu'à cette date les acheminements suivants étaient utilisables:—

(1) Chemins de fer Nationaux, directement.
(2) Chemins de fer Nationaux à St-Jean puis de là par le Pacifique-Canadien.
(3) Chemins de fer Nationaux à la jonction Ste-Rosalie, et de là par le Pacifique-Canadien.

Le motif du supplément était de faire disparaître les deux derniers parcours pour ce qui concerne le trafic vers une destination commune, mais aucun changement n'était proposé sous le rapport du trafic à destination de gares non situées sur les deux lignes de chemins de fer.

Comme résultat des plaintes et représentations, mentionnées tout particuliièrement ci-après, protestant contre le projet susdit, la Commission, en vertu de son ordonnance n° 37000, en date du 25 novembre 1925, suspendit le supplément n° 38 au tarif, C.G.R., C.R.C. n° 1352, en attendant l'audience de la Commission, aux termes de laquelle il était visé et enjoint que les conditions d'acheminement du trafic resteraient sans changement jusqu'à ce que la Commission ait annoncé sa décision en la matière.

Le 16 novembre 1925, les Chemins de fer Nationaux du Canada ont publié un autre supplément n° 48 au Tarif C.G.R., C.R.C. n° 1464, applicable au bois et autres produits forestiers, en provenance ou à destination du terri-

toire couvert par le tarif de classe, C.R.C. n° 1352 susmentionné, lequel supplément, devant prendre effet à partir du 18 décembre 1925, était destiné à établir un changement semblable en ce qui concerne l'acheminement alternatif par voie de St-Jean et la Jonction Ste-Rosalie, et sur la plainte des parties intéressées, par son ordonnance n° 37109, du 2 décembre 1925, la Commission suspendit l'application du supplément n° 48 dans la mesure qu'il tendait à éliminer l'acheminement alternatif par voie de la Jonction Ste-Rosalie, jusqu'à l'audience de la Commission.

Les plaintes relatives à ces deux suppléments sont appuyées sur des motifs identiques qui seront expliqués plus tard.

A la demande de l'Association canadienne des marchands de bois et du Comité des droits des provinces Maritimes en matière de transport, la Commission a modifié son ordonnance n° 37109 susmentionnée par une autre ordonnance n° 37164, du 17 décembre 1925, lequel amendement comportait l'insertion des mots, "et St-Jean", après les mots "Jonction Ste-Rosalie", à la quatrième ligne de la partie exécutoire de ladite ordonnance n° 37109, à l'effet que, en attendant une audition de la Commission, les deux suppléments au tarif en question, en tenant compte de l'élimination projetée de l'acheminement alternatif par St-Jean et la Jonction Ste-Rosalie, étaient suspendus.

La Commission était fondée à croire que la coutume d'acheminer le trafic des marchandises provenant des provinces Maritimes, telle qu'elle avait existé depuis que les lignes de chemin de fer étaient ouvertes au trafic, ne devrait pas être ainsi sommairement modifiée, avant du moins que les parties qui y sont le plus intéressées aient l'occasion d'être entendues.

La suspension de ces suppléments a été demandée par voie de requêtes provenant des Boards of Trade de St-Jean, de Halifax, et de Sackville, de *Charles Fawcett, Limited,* Sackville, N.-B.; de l'*Enterprise Foundry Company, Limited,* Sackville, N.-B. et de la *Amherst Foundry Company, Limited,* Amherst, N.-E., comprenant les plaintes dans lesquelles étaient énumérées les objections aux modification projetées au tarif, ainsi qu'il suit:

1. L'élimination de l'acheminement alternatif par voie de ces débouchés nuira sérieusement au trafic provenant des provinces du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse et à destination de l'ouest.

2. Les expéditeurs situés sur les lignes du National-Canadien, dans le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse, seront tenus de payer, outre le tarif régulier, des frais d'aiguillage d'au moins 10 cents par tonne, soit $3 par wagon, si le livraison doit se faire à un consignataire situé sur une ligne ou un embranchement du chemin de fer Pacifique-Canadien.

3. En vue d'assurer aux expéditeurs du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse la jouissance d'une route alternative en cas de congestion du trafic due aux conditions climatériques, les débouchés de Saint-Jean et Sainte-Rosalie devraient être laissé libres.

Dans le jugement de la Commission du 30 juin 1922 (dossiers nos 30531, 30685, 30686 et 30686.2) la Commission a déclaré ce qui suit:—

Le débouché par Saint-Jean donne le plus court parcours par voie du Pacifique pour atteindre Montréal; de Halifax et autres endroits, cette route devrait être gardée aux expéditeurs (avec choix de bifurcation à Sainte-Rosalie) de manière à ce que l'avantage fourni par le parcours moins long du Pacifique puisse continuer à servir de facteur pour le calcul des taux.

4. L'élimination des acheminements alternatifs par voie de Sainte-Rosalie et Saint-Jean n'est pas conforme au jugement de la Commission du 30 juin 1922 et à l'ordonnance générale no 366 de la même date.

Dans sa réponse à ces plaintes, déposée à la Commission et en date du 21 octobre 1925, la compagnie des chemins de fer Nationaux a soumis ce qui suit:—

Avant la consolidation ou la coordination des diverses lignes qui composent maintenant le réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, des tarifs communs existaient entre les gares situées sur le chemin de fer Intercolonial et celles situées dans l'Ontario et le Québec, desservies à la fois par le Grand-Tronc et les chemins de fer Nationaux mais aussi par le Pacifique-Canadien.

Cependant, après que le réseau des chemins de fer Nationaux a été constitué comme unité, on a cru naturellement que tout le trafic, provenant de l'ancienne ligne de l'Intercolonial et destiné à des endroits situés sur des parties constituantes du réseau du National,

devrait appartenir à ce dernier; par exemple, le trafic provenant de Halifax pouvait autrefois être dirigé par voie de Saint-Jean ou de la jonction Sainte-Rosalie et le Pacifique-Canadien, à destination de Toronto, Hamilton, London, etc., cette dernière compagnie recevant une bonne partie des recettes. Ce n'est que juste et raisonnable pour les chemins de fer Nationaux du Canada que tant que nous donnerons un service satisfaisant et efficace nous devrions jouir de 100 p. 100 du mouvement du trafic et des recettes.

Dans une autre réponse, portant la date 23 octobre, la compagnie de chemin de fer disait encore:—

Reçu votre lettre du 21 octobre, dossier 903-34, renfermant une communication venant du commissaire Sclanders, et adressée au secrétaire Cartwright, dans laquelle on attirait l'attention sur le fait que la Commission s'était exprimée dans le sens que le débouché par voie de Saint-Jean et Sainte-Rosalie devrait rester ouvert.

Comme question de fait la déclaration susdite n'avait aucun rapport avec la question des tarifs s'appliquant au territoire à l'est de Fort-William vu qu'à cette époque la discussion n'avait porté que sur les barèmes raisonnables à établir entre les provinces Maritimes et la région à l'ouest de Fort-William, et le supplément 38 à la C.R.C., n° 1352, mis en cause en l'instance présente, ne vise pas du tout le tarif de l'ouest. Cependant, en dehors de cette considération la raison donnée par la Commission pour maintenir le débouché de Saint-Jean était que le plus court parcours par voie du Pacifique-Canadien, c'est-à-dire de Saint-Jean à Montréal, devrait continuer à servir de facteur pour le calcul des taux.

Il n'est nullement question de vouloir modifier la situation relative aux tarifs par suite de l'élimination de l'acheminement par voie de Saint-Jean ou Sainte-Rosalie, et, de fait, la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada a été plus généreuse sous le rapport des taux entre ce territoire et l'Ontario qu'on avait lieu de s'y attendre conformément au jugement mentionné par M. Sclanders. En parlant du tarif général, s'appliquant à l'est du Canada, on relève ce qui suit au cours du jugement précité: " Comme il n'y a pas de redressement à faire actuellement dans le tarif général de l'est du Canada, il ne saurait être question de changer le mode d'application de ces paliers "; ou autrement dit des paliers qui, dans le temps, étaient en vigueur, soit sur une base de 42½ cents par 100 livres, première classe, à ajouter au tarif de Montréal, en provenance ou à destination de Saint-Jean, N.-B.

Les chemins de fer Nationaux du Canada ont, au mois d'avril 1924, volontairement modifié cette base très sensiblement et cela de leur propre initiative, mais nos amis de Saint-Jean ne semblent pas apprécier l'intérêt que porte la compagnie du National-Canadien aux provinces Maritimes, si l'on en peut juger par leur conduite prouvant qu'il sont prêts à céder un revenu fort important, et qui légalement nous appartient, à nos concurrents.

Et dans une autre communication adressée à la Commission le 29 octobre, la compagnie de chemin de fer soumit de nouvelles représentations comme suit:

La requête du Board of Trade de Halifax est semblable à celle faite par le commissaire Sclanders, du Board of Trade de Saint-Jean, que j'ai traitée dans mon mémoire du 23 octobre. Dans la requête de Halifax il y a deux motifs principaux pour invoquer l'intervention de la Commission: les expéditeurs situés sur les lignes des chemins de fer Nationaux, dans la Nouvelle-Ecosse, peuvent être forcés de payer, outre le tarif régulier, une taxe additionnelle d'aiguillage d'un demi-cent par 100 livres, soit $3 par wagon, si le consignataire exige la livraison sur la voie du chemin de fer Canadien du Pacifique, et que l'acheminement alternatif est nécessaire en cas de congestion du trafic.

Nous ne pouvons pas croire que le trafic dirigé sur l'ouest et provenant de la Nouvelle-Ecosse sera ou pourra être considérablement atteint par notre décision et avec le service que nous donnons actuellement, et celui que nous avons l'intention de donner, nous ne saurions entretenir l'éventualité de la congestion anticipée ou que cette congestion puisse devenir un facteur sérieux; s'il en était autrement la population des Provinces maritimes peut avoir l'assurance que le chemin de fer National du Canada prendrait les mesures nécessaires pour prévenir toute interruption du trafic dans lequel il est spécialement intéressé.

Il se peut que dans quelques cas isolés de livraison sur la ligne du Pacifique-Canadien, les consignataires devront payer un demi-cent par 100 livres sur le trafic provenant de gares locales dans l'est, mais cette situation existe généralement dans tout le Canada et elle est conforme aux règlements généraux régissant l'interaiguillage, et ce montant supplémentaire est de quantité négligeable si on le compare avec les pertes subies par les chemins de fer Nationaux du Canada, et pourrons-nous ajouter, par le peuple des provinces Maritimes et du Dominion en général, du chef des recettes auxquelles nous avons légitimement droit et lesquelles seraient cédées à nos concurrents si les débouchés de Saint-Jean ou Sainte-Rosalie étaient maintenus.

Suivant les principes généraux servant de base à l'élaboration des tarifs on devrait exiger une taxe plus élevée pour un service mixte par le C.N.R. et le C.P.R. que pour le service offert par une seule ligne, mais nos tarifs sur le trafic venant de tout le territoire local, dans les provinces Maritimes, non seulement représentent le plus court parcours du Pacifique mais sont encore beaucoup plus généreux et il nous est certainement difficile de comprendre l'attitude de nos amis de Halifax.

A l'audience tenue par la Commission, les divers allégués soumis dans les communications susdites ont été développés tant de la part des requérants que de celle des Chemins de fer Nationaux. Ces derniers ont insisté fortement sur le fait qu'on devrait leur permettre de contrôler le mouvement des marchandises provenant de leur propre district et que ce serait une injustice que de les obliger à céder à une autre compagnie le trafic qu'ils peuvent eux-mêmes rendre à sa destination. Il n'y est pas question de différence de tarifs puisque, les lignes étant en concurrence, les tarifs sont les mêmes; mais dans le cas de livraison sur des rameaux situés sur le Pacifique-Canadien, le trafic, à sa destination, serait assujetti aux frais d'aiguillage, lesquels seraient éliminés par le choix de bifurcation à Sainte-Rosalie ou Saint-Jean; et comme l'a déclaré M. Cornell, ces frais d'aiguillage représenteraient de $3 à $6 par wagon.

Les plaignants ne font pas reposer leurs objections entièrement sur ce facteur parce que l'on prétend, sans compter le trajet plus long par la ligne du National-Canadien, exigeant plus de temps pour le mouvement du trafic, il arrive quelquefois que la neige obstrue la voie ferrée sur les deux lignes, à certaines périodes de l'année, et le trafic acheminé particulièrement sur la ligne ainsi obstruée est sujet à des retards, tandis que si l'acheminement alternatif est maintenu il est plus facile d'éviter ces retards.

En tenant compte de la disparité du parcours milliaire et des autres facteurs impliqués dans ce problème, il n'y a aucun doute que l'acheminement alternatif par voie de Saint-Jean et la Jonction Sainte-Rosalie a pour effet de détourner une certaine partie du trafic des chemins de fer Nationaux du Canada, ou du moins l'expose à en perdre une partie. A ce point de vue, la présente requête implique la question générale de l'échange en commun du trafic sur les deux réseaux, laquelle peut être réglée, pourrions-nous dire, en étudiant la situation dans son ensemble. Mais la question la plus importante dont la Commission est ici saisie est celle de savoir si la Commission peut continuer à permettre que ses ordonnances demeurent ignorées, parce qu'il est plus qu'évident que malgré la suspension formelle des suppléments aux tarifs ayant pour effet d'éliminer ces acheminements alternatifs, déclarés exécutoires par des ordonnances spéciales de la Commission, les Chemins de fer Nationaux du Canada ont fermé la porte à tout acheminement alternatif et ignoré les instructions spécifiées par les expéditeurs et refusé le choix de bifurcation à la Jonction Sainte-Rosalie dans le cas de plusieurs wagons visiblement dirigés par voie du Pacifique-Canadien à partir de ce dernier endroit.

Immédiatement après l'audience de la Commission, au mois de février dernier, on a reçu du Board of Trade de Montréal une demande à l'effet que le jugement en cette affaire soit suspendu jusqu'à ce que le Board of Trade de Montréal ait eu l'occasion de discuter la question de nouveau avec les compagnies de chemin de fer et une même requête à cet effet a été reçue de la part de l'Association ds marchands de bois en gros et d'autres intéressés, y compris les Chemins de fer Nationaux du Canada.

En tant que les motifs de la plainte étaient censés n'avoir plus leur raison d'être par suite de la suspension des suppléments incriminés, il ne semblait y exister aucune raison valable de refuser ces demandes, et l'exécution judiciaire de ce jugement a été remise à plus tard pour permettre de nouvelles délibérations, tel que demandé. Mais l'attention de la Commission a été attirée dernièrement sur le fait que les Chemins de fer Nationaux du Canada avaient enfreint gravement les ordonnances de la Commission suspendant l'application de leurs suppléments et que ces transgressions étaient si nombreuses qu'il devenait impossible de les attribuer à un oubli ou à une erreur.

Dans un mémoire concernant les problèmes du transport et de la tarification dans la province de la Nouvelle-Ecosse, déposé par M. Cornell et utilisé par lui au Comité des droits des provinces Maritimes et plus tard déposé à la Com-

mission, dans la cause relative à l'enquête générale des tarifs de marchandises, il allégua:—

Bien que la Commission ait manifesté son opinion au sujet de l'élimination de ces débouchés, les chemins de fer Nationaux du Canada ont persisté à éliminer ce parcours sur pratiquement tous les produits de la province de la Nouvelle-Ecosse. Ils ont même ordonné à leur agent de Sainte-Rosalie de refuser de céder le trafic malgré l'ordonnance contraire de la Commission sur les item nos 11 et 12 ou contrairement aux instructions des expéditeurs.

Lorsque ce mémoire a été déposé à la Commission on a demandé à M. Cornell de prouver ses allégués et cette demande a été suivie d'une lettre qu'il a adressée à la Commission, le 20 août 1926, dont certains paragraphes se lisent comme suit:—

On a attiré mon attention sur le fait que les Chemins de fer Nationaux du Canada ignorent l'ordonnance de votre Commission relativement à l'élimination des débouchés de Saint-Jean et la Jonction Sainte-Rosalie. Permettez-moi de me référer à votre ordonnance no 37000.

Comme preuve de cet allégué les wagons suivants, expédiés de gares situées dans les provinces Maritimes, étaient dirigés vers leur destination respective par voie de la Jonction Sainte-Rosalie et du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Wagon C.N. 86452, expédié par la Charles Fawcett Company, Sackville, N.-B., au mois de juin 1926.

Un wagon expédié par A. & R. Logie le 19 mai 1926.

Le wagon n° C. N. 416626 et deux autres à la même date (4 juin 1926) expédiés par l'*Acadia Sugar Refineries,* Halifax, N.-E.

Wagon C.N. 192276 expédié le 29 juillet 1926 par l'*Acadia Sugar Refineries,* Halifax, N.-E.

Wagon C.N. 313191 expédié le 26 juillet 1926 par l'*Acadia Sugar Refineries,* Halifax, N.-E.

Wagon C.G.R. 412938 expédié le 28 juillet 1926 par l'*Acadia Sugar Refineries,* Halifax, N.-E.

Dans chacun des cas susdits les expéditions mentionnées ont été dirigées par voie de la Jonction Sainte-Rosalie, mais les instructions concernant l'acheminement de ces wagons telles qu'inscrites sur les lettres de voiture ont été ignorées et le chemin de fer National-Canadien n'a pas voulu détourner ce trafic tel que requis.

En ma qualité de représentant des provinces de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard, j'ai reçu l'ordre de protester le plus vigoureusement possible contre le fait que les ordonnances de la Commission et les instructions des expéditeurs sont ignorées.

Bien que les exemples cités plus haut offrent une preuve concrète que les instructions concernant l'acheminement des wagons ont été ignorées, je suis fondé à croire qu'après une enquête sur la situation nous serions en mesure de déclarer sans crainte de nous tromper que c'est la ligne de conduite délibérée des chemins de fer Nationaux du Canada d'ignorer vos ordonnances concernant la suspension de leur supplément dans tous les cas qui se présentent.

Et dans une autre lettre, en date du 16 septembre 1926, adressée au secrétaire de la Commission, M. Cornell dit encore:—

Ci-joint une liste de wagons expédiés des provinces Maritimes au cours du mois d'août qui n'ont pas été dirigés sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique à Sainte-Rosalie en contravention directe des dispositions contenues dans l'ordonnance de la Commission, suspendant l'application des suppléments en question:

Date	N° du wagon	Expéditeur	Marchandises	Destination
7	211188	Acadia	Sucre	Fort-William.
9	130236	Besco	Barres d'acier	Vancouver.
11	308747	Acadia	Sucre	Fort-William.
11	416171	Enterprise	Poêles	Vancouver.
12	113116	Fawcett	Poêles	Vancouver.
13	102502	Fawcett	Poêles	Vancouver.
16	305842	Fawcett	Poêles	Vancouver.
18	652981	Besco	Barres d'acier	Vancouver.
18	653705	Besco	Barres d'acier	Vancouver.
20	206139	Moirs	Chocolats	Regina.
26	211976	Acadia	Sucre	Fort-William.
26	203902	Acadia	Sucre	Fort-William.
26	205097	Leonard	Poisson	Vancouver.
28	204335	Mar Fish	Poisson	Regina.
30	321567	Acadia	Sucre	Fort-William.
30	332058	Acadia	Sucre	Fort-William.

Il est fort possible que d'autres wagons aient eu le même traitement de la part des Chemins de fer Nationaux.

Nous espérons sincèrement que votre Commission prendra des mesures promptes en vue de mettre fin à cette pratique.

Comme la remarque en est faite dans les citations qui précèdent, la persistance de ces transgressions aux ordonnances de la Commission est si manifeste qu'il est impossible de les attribuer à un oubli. En signalant ces exemples de désobéissance aux ordonnances de la Commission, ainsi que les lettres de M. Cornell, à l'attention des chemins de fer Nationaux, la Commission a reçu une réponse rédigée par l'avocat des chemins de fer Nationaux, en date du 5 octobre 1926, dans laquelle ce dernier s'exprime comme suit:—

Pour ce qui concerne l'acheminement du trafic par voie de Saint-Jean et Sainte-Rosalie, cette question a été complètement discutée devant la Commission et j'attends avec impatience votre décision.

Et aussi:—

La Commission voudra bien se rappeler que les chemins de fer Nationaux du Canada ont déposé à la Commission les tarifs éliminant les deux débouchés de Sainte-Rosalie et Saint-Jean. Les dispositions de ces tarifs ont été suspendues par votre Commission et les taux publiés sont donc en force par voie de ces endroits. Par conséquent, nous avons suivi les instructions de la Commission en tous points et je ne puis concevoir que l'on puisse réussir à établir aucune preuve contraire sous ce rapport.

Malgré la dénégation susdite, formulée dans la lettre de M. Fraser, on ne peut en arriver à aucune autre conclusion que, dans le cas cités aussi complètement en détail, les Chemins de fer Nationaux du Canada ont ignoré les ordonnances prohibitives de la Commission en ne faisant pas livraison des wagons ci-haut énumérés au chemin de fer Pacifique-Canadien au point de bifurcation désigné par les consignateurs. Comme on doit s'y attendre, cette conduite de la part des Chemins de fer Nationaux a entraîné des représailles de la part du chemin de fer Pacifique-Canadien qui, dans une communication adressée par son avocat à la Commission, après que les lettres du 20 août et 16 septembre de M. Cornell eurent été portées à sa connaissance, informa la Commission, en date du 29 septembre 1926, de ce qui suit:—

Je dois dire qu'en ce qui a trait à cette compagnie, si nous avons ignoré les instructions des expéditeurs au sujet de l'acheminement du trafic au cours de l'été dernier c'est parce que cette compagnie a voulu se protéger contre les chemins de fer Nationaux du Canada qui, depuis longtemps, ont soustrait de nos lignes une partie considérable de notre trafic. Notre personnel a averti le National-Canadien par écrit, et à plusieurs reprises, qu'à moins qu'il ne cesse cette pratique, notre compagnie se verra obligée de suivre une même ligne de conduite, pour protéger ses propres intérêts.

La correspondance dont on vient de citer un extrait et la ligne de conduite suivie par les deux lignes de chemin de fer indiquent clairement que les instructions spécifiques de la Commission ont été et sont encore ignorées. Elles indiquent aussi que toute la question de l'échange en commun du trafic doit reposer sur une base qui ne permette aucune ambiguïté quant à son interprétation, et, par-dessus tout, il faut qu'il soit bien entendu que la Commission ne permettra pas que ses ordonnances soient ignorées.

Relativement à la question en jeu en l'occurrence, je ne puis qu'approuver entièrement le jugement de la Commission du 30 juin 1922, portant sur le tarif des marchandises, tel que rapporté au vol. 12 des jugements, ordonnances, etc., de la Commission, où il est déclaré, à la page 70, ce qui suit:—

Le débouché par Saint-Jean donne le plus court parcours viâ le Pacifique pour atteindre Montréal; de Halifax et autres endroits, cette route devrait être gardée aux expéditeurs (avec choix de bifurcation à Sainte-Rosalie) de manière que l'avantage fourni par le parcours moins long du Pacifique puisse continuer à servir de facteur pour le calcul des taux.

La motion en vue de faire révoquer les ordonnances prohibitives susdites de la Commission est renvoyée; et les dispositions du supplément nº 38 au tarif

ch. de f. du G., C.C.C. nº 1352 et du supplément nº 48 au tarif ch. de f. du G., C.C.C. nº 1364, dans la mesure qu'ils tendent à éliminer les acheminements par voie de Saint-Jean et la Jonction Sainte-Rosalie sont par les présentes révoquées; et il est enjoint aux Chemins de fer Nationaux du Canada et au Pacifique-Canadien d'observer et remplir les instructions inscrites sur les feuilles de connaissement par les expéditeurs concernant l'acheminement du trafic lorsque cet acheminement est libre sous le régime des barèmes tarifaires en vigueur tels qu'ils ont été publiés.

REQUÊTE DE LA PAROISSE DE LANCASTER CONCERNANT LE SERVICE DE CAMIONNAGE GRATUIT: COMPAGNIE DE MESSAGERIES DOMINION ET COMPAGNIE DES MESSAGERIES DU NATIONAL-CANADIEN

Jugement du commissaire en chef en date du 26 août 1926, approuvé par le commissaire en chef adjoint et par le commissaire Oliver.

Au mois de janvier le bureau de direction de la paroisse de Lancaster, appartenant à la municipalité de la cité et du comté de Saint-Jean, a fait présenter une requête en vue d'obtenir l'émission d'une ordonnance pour obliger la compagnie de messageries Dominion et la compagnie de messageries du National-Canadien d'étendre leur service de camionnage gratuit à la paroisse de Lancaster. Cette requête ayant été dûment communiquée aux compagnies de messageries, le président de l'Association du trafic par messageries a déposé la réponse suivante:—

Cette question a été l'objet de la sérieuse attention des compagnies de messageries, mais elles ne sont pas en faveur d'établir un service de camionnage pour la paroisse de Lancaster.

La cité de Saint-Jean est divisée par la rivière de ce nom. La partie connue sous le nom de Saint-Jean-Ouest est située sur la rive occidentale de la rivière, et la paroisse de Lancaster est immédiatement en dehors des limites de Saint-Jean Ouest. De fait, certaines parties de cette paroisse contiguës à la ville sont aussi populeuses que certaines parties de la ville elle-même. Les communications pour les fins de messageries, entre Saint-Jean-Est et Saint-Jean-Ouest, se font le plus généralement au moyen d'un traversier sur lequel on exige un certain montant pour le passage, et bien qu'il y existe un service de livraison gratuite par les compagnies de messageries dans les limites de la cité, tant du côté est que du côté ouest, les livraisons du côté ouest sont assujetties aux taxes imposées par le traversier, ce qui rend le service plus dispendieux aux compagnies pour les livraisons effectuées dans ce district.

De 1913 à 1919 les compagnies de messageries ont exigé un supplément de taxes pour la livraison effectuée dans Saint-Jean-Ouest suivant le principe que ce supplément couvrait les frais imposés pour le traversier. Il en était ainsi ordonné dans l'ordonnance de la Commission n° 19086, en date du 17 avril 1913, autorisant une taxe supplémentaire de 10 cents pour une expédition de 100 livres ou moins, et de 15 cents pour une expédition variant entre 100 et 500 livres. En 1918 les compagnies de messageries formulèrent des représentations à la Commission, alléguant que cette taxe supplémentaire était insuffisante et lui demandèrent de les autoriser à l'augmenter. Une audience a été tenue dans la cité de Saint-Jean au mois de juillet 1918 et la question a été réglée au mois de décembre suivant par l'envoi d'une lettre que la Commission adressa au secrétaire de l'Association canadienne du trafic par messageries qui disait en partie:—

Vu qu'il est entendu que les compagnies de messageries se proposent d'élaborer un projet de camionnage d'application générale se rapportant à leur présente requête en vue d'augmenter leurs recettes, la Commission est fondée à croire que la question concernant Saint-Jean-Ouest peut fort bien être étudiée plus tard.

Après une étude des plus complètes, la Commission a rendu jugement en 1919, tel que rapporté au vol. 9 des jugements, ordonnances, règles et règle-

ments de la Commission, par lequel certaines règles étaient établies touchant le service de camionnage gratuit en deçà des limites municipales, et, conformément aux règles énoncées dans ledit jugement, la requête des compagnies de messageries à l'effet d'augmenter leurs tarifs dans Saint-Jean-Ouest a été non seulement refusée mais le prix différentiel existant dans le temps a été aboli, et l'avantage d'une livraison gratuite a été assuré à ceux qui habitent dans Saint-Jean-Ouest, bien qu'il soit reconnu que la livraison coûte plus cher aux compagnies de messageries dans Saint-Jean-Ouest que dans Saint-Jean-Est pour la raison susmentionnée.

Selon le jugement précité, la Commission n'a pas imposé la livraison gratuite en dehors des limites de la municipalité et la présente requête doit être envisagée comme étant une demande de modifier le principe qui a été adopté après une enquête et une étude des plus approfondies.

Il n'y existe aucun doute sur la nécessité d'établir une règle générale sur cette question. En tenant compte de la localité intéressée à la présente requête il est évident qu'au point de vue de la surface en cause ses habitants ont droit à autant de considération que ceux qui habitent leur voisinage immédiat dans les limites de la cité. Mais la chose est aussi évidente que la transgression de cette règle nous conduirait nécessairement à une revision des tarifs applicables à bien d'autres régions situées dans le voisinage de cités et villes dont le nombre serait très considérable. Bien que la tâche d'étudier minutieusement toutes les réclamations de cette nature serait onéreuse, nous l'entreprendrions de bon cœur si nous avions lieu d'espérer qu'elle pourrait nous conduire à l'établissement d'une règle plus équitable ou plus juste que celle qui est maintenant en vigueur.

Comme l'a remarqué le commissaire en chef adjoint lors de l'audience tenue en cette cause au mois d'avril:—

> Ces règlements formulés dans le jugement explicite de la Commission ont été établis après mûre délibération dans l'intention d'en rendre l'application passablement générale. Nous avons reconnu que dès qu'une partie requérante se trouvait à satisfaire à ces conditions elle obtenait l'extension demandée. Dans le cas contraire nous avons maintenu qu'elle n'y avait pas droit.

L'hon. M. Baxter, qui a comparu à l'appui de la requête, a admis que si la question était envisagée au point de vue de la cité de Saint-Jean, ce serait se départir des principes déjà posés que d'agréer la requête. Il insista pour que la question fût envisagée du point de vue de la paroisse de Lancaster. Bien que toute la paroisse ne pût pas réclamer les avantages désirés il soumit qu'un centre pouvait être établi à Fairville à partir duquel endroit la densité de la population pourrait motiver la requête soumise à la Commission. Mais ceci est tout à fait en dehors des règles guidant la Commission dans l'étude des requêtes de ce genre.

Ainsi qu'on l'a remarqué précédemment, avant le jugement de 1919 les résidents de Saint-Jean-Ouest étaient obligés de payer une taxe supplémentaire pour livraison en cet endroit.

A cause de la disposition des limites de la cité elle-même, lorsque la livraison dois se faire dans Saint-Jean-Ouest en traversant le pont sur la rivière, au lieu de se servir du traversier, la compagnie de messageries doit traverser une partie de la paroisse de Lancaster afin de se rendre à Saint-Jean-Ouest et, par conséquent, il ne semble pas qu'il soit déraisonnable que ceux qui demeurent dans ce district puissent bénéficier de la livraison gratuite, vu que les voitures des messageries ont à passer en face ou bien près de leurs maisons pour se rendre à Saint-Jean-Ouest, lorsque les compagnies choisissent cette route pour effectuer les livraisons. Mais il est évident que ce n'est que dans des cas exceptionnels que la livraison se fait par la route du pont. Si aucune autre méthode n'existait pour atteindre Saint-Jean-Ouest, la demande des requérants aurait plus de force. Le fait est qu'une bien faible partie des livraisons sont effectuées par la voie du pont et dans les cas où la rue constitue la ligne frontière les conducteurs ont reçu l'ordre de faire les livraisons de chaque côté de la rue.

Pendant les dix ans ou plus qui ont précédé le jugement de la Commission en 1919, toute la question de la démarcation des limites dans lesquelles les compagnies de messageries devaient maintenir un service de camionnage gratuit était étudiée à la lumière des faits soumis dans les requêtes locales. Comme résultat plusieurs contradictions existaient et le jugement de 1919 est résulté d'une étude complète de toutes les conditions en vue d'établir certains principes généraux qui pourraient s'appliquer dans tous les cas.

La Commission pourrait peut-être aborder l'étude générale des demandes en vue d'étendre les privilèges de cette livraison sur paiement d'une certaine taxe destinée à couvrir les frais de ce service. Dans la présente cause l'avocat de la requérante a exprimé la volonté de cette dernière de payer une taxe supplémentaire pour le service en question. Mais cette requête devrait être d'un caractère général afin que l'on puisse prendre en considération la situation dans son ensemble. La Commission n'est pas en mesure de prendre cette attitude considérant la présente requête. La question est d'une trop grande portée pour qu'elle soit décidée seulement sur la requête d'une localité intéressée individuellement. En agir ainsi serait redoubler le nombre des anomalies et contradictions qui ont existé en deçà des limites urbaines avant le jugement de 1919 et cette requête doit par conséquent être renvoyée.

REQUÊTE DE LA CITÉ DE WINDSOR DANS L'AFFAIRE DE LA RECONSTRUCTION DU PONT DE LA RUE WYANDOTTE, COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE

Jugement du commissaire en chef adjoint en date du 25 octobre 1926 et approuvé par le commissaire Lawrence

La cité de Windsor, Ont., demande l'émission d'une ordonnance enjoignant à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, en sa qualité de locataire d'une ligne de la compagnie du chemin de fer Ontario et Québec, de reconstruire un pont qui a été approuvé par la Commission des chemins de fer par son ordonnance n^{o} 20250, en date du 30 août 1913, de manière à fournir une route permanente de 48 pieds ainsi que deux trottoirs de 9 pieds en conformité du plan déposé.

On allègue que le pont actuel n'est pas suffisant pour répondre aux besoins du public et de la municipalité. On déclare que la municipalité requérante possède des droits d'ancienneté sur le chemin de fer à l'endroit du croisement; et on ajoute que la compagnie de chemin de fer a fait des travaux considérables d'excavation sur la voie publique dans l'unique but de permettre à la compagnie de poser sa voie ferrée au niveau des eaux de la rivière Détroit, pour les fins du commerce américain, et que la terre provenant de cette excavation a été jetée sur les côtés de l'emplacement de la voie et que ces remblais sont demeurés dans le même état jusqu'à présent au détriment de la propriété de la ville située dans le voisinage de ces amas de terre. On y déclare de plus que, si cette excavation n'avait pas été faite pour servir uniquement les fins de la compagnie de chemin de fer, il n'aurait jamais été nécessaire de procéder au creusage de la rue en question.

La requérante a prétendu que, vu les circonstances spéciales se rapportant à la présente cause, tous les frais de reconstruction devraient être supportés par la compagnie de chemin de fer.

Les passages à niveau du chemin de fer Ontario et Québec dans la cité de Windsor ont été soumis à l'approbation du Comité des chemins de fer du Conseil privé et, pour ce qui concerne la rue Wyandotte, ce qui fut approuvé c'est un viaduc en bois avec une allée de 20 pieds pour les voitures et un trottoir de cinq pieds de chaque côté pour les piétons. Ce croisement par le prolongement du chemin de fer Canadien du Pacifique sur le réseau Ontario et Québec a été autorisé par l'arrêté en conseil du 8 février 1890. On a allégué, et cela a été admis, que la rue Wyandotte était une rue initiale possédant des droits d'ancienneté à l'endroit du croisement.

Le 9 juillet 1912 des plans indiquant que l'on se proposait de remplacer le pont en bois de la rue Wyandotte par une construction en acier ont été soumis à la Commission. On y déclarait que l'espace libre existant auparavant était de 21 pieds. Les plans soumis et les espaces délimités ont été approuvés par les ordonnances nos 17096 du 23 juillet 1912 et 20250 du 30 août 1913. Les travaux de remplacement devaient comporter un espace libre vertical plus considérable et la cité s'y est opposée. Les travaux de reconstruction furent donc arrêtés. On procéda à des travaux en ciment et aux réparations.

Le pont aujourd'hui demandé vise l'utilisation de toute la largeur de la rue, soit 66 pieds. On estime qu'en plus des dommages aux terrains une construction de ce genre coûtera de $62,000 à $63,000.

A l'appui de l'allégué que le nouveau pont est nécessaire, on prétend qu'il y a congestion. On a déclaré que l'on a pris note du mouvement du trafic en cet endroit pendant les deux semaines précédant l'audience de la Commission et que le nombre des automobiles qui y sont passées atteignent le chiffre "d'au moins 4,800". On a de plus déclaré que le dimanche précédent il y a eu jusqu'à 7,800 automobiles qui ont traversé le pont de 7 heures du matin à 10 heures du soir, et que la moyenne quotidienne pour une période de sept jours a été de 6,500 automobiles. En ce qui a trait au trafic des automobiles, on a fait remarquer que ce qui ce contribuait entre autres choses à la congestion du trafic, c'était le nombre des véhicules traînés par les chevaux. Les statistiques soumises indiquent une moyenne d'environ 1,300 piétons franchissant le pont tous les jours.

Il a été admis que le pont peut durer quelque temps encore mais l'ingénieur de la cité prétend qu'il ne pourrait pas résister au passage d'une machine routière pesante. Le pont, a-t-on fait remarquer, a été reconstruit en 1912 et 1913 et il a été réparé depuis. La compagnie de chemin calcule qu'il peut durer encore quatre années et qu'il peut supporter fort bien une charge de 15 tonnes. Elle allègue de plus que la construction présente peut suffire, au point de vue de la circulation, au trafic des automobiles et véhicules, non compris le trafic des tramways. Il est admis que le pont ne peut pas être utilisé pour la circulation des tramways.

L'une des raisons motivant la requête en faveur d'un espace libre plus large, tel que demandé, c'est de permettre aux tramways de pouvoir y circuler. Le réseau de tramways, connu autrefois sous le nom de chemin de fer Windsor et Amherstburg, est opéré par la Commission hydro-électrique pour le compte de neuf municipalités au nombre desquelles se trouve la municipalité de Windsor. On espère qu'une double voie sera posée sur le pont en bois. La preuve établit clairement que le désir d'avoir une double voie de tramways circulant sur le pont en cet endroit est une des raisons invoquées en faveur d'une nouvelle construction.

Bien que la situation relative au service de tramways soit ainsi expliquée, la Commission hydro-électrique, ci-après appelée l'Hydro-Electrique, n'a pas été partie formellement déclarée lors de l'audience. La correspondance qui a eu lieu depuis indique, malgré qu'elle ne fût pas partie à l'audience, que l'Hydro-Electrique n'en est pas moins intéressée au projet de ces prolongements.

Un autre facteur sur lequel on insiste beaucoup, c'est le développement du trafic des automobiles. Ce trafic a fait plus de progrès dans la cité de Windsor qu'en aucune autre partie du Canada, vu qu'il y a dans cette ville une automobile par sept personnes. C'est à peu près la même moyenne que dans toutes les villes des Etats-Unis en général. Il ressort des statistiques soumises à la Commission qu'il y a un fort volume de trafic en mouvement sur le pont en question.

D'après la preuve dont la Commission est saisie il semble qu'il y a quelque justification à vouloir augmenter dans une certaine mesure la largeur du pont. La cité, dans la demande telle que rédigée, qui désire que tous les frais soient supportés par la compagnie de chemin de fer, s'appuie sur le principe exposé dans la—

Requête de la cité de Hamilton, Ont., demandant l'émission d'une ordonnance enjoignant à la compagnie de chemin de fer Toronto, Hamilton & Buffalo, de terminer, sans délai, le nouveau pont de voie publique de la rue Kent, Hamilton, Ont., à l'intersection de la rue Kent et de l'embranchement de Toronto du chemin de fer Hamilton, Toronto & Buffalo.—Jugements et ordonnances de la Commission, Vol. X, p. 31.

On peut aussi invoquer la requête de la corporation municipale du comté d'Essex, Ont., et du township de Anderson, Ont., sous l'empire des articles 241 et 242 de la Loi des chemins de fer, demandant une ordonnance enjoignant à la compagnie de chemin de fer *Michigan Central* et *Canada Southern* de construire et de réparer d'une manière convenable et sûre le viaduc qui passe au-dessus du chemin qui longe la rivière (River Road) dans le township d'Anderson, Ont., sur lesdites lignes de chemin de fer.—Jugements et ordonnances de la Commission, Vol. XIV, page 263.

On peut encore invoquer l'affaire de la cité de Windsor contre la compagnie de chemin de fer canadien du Pacifique.

Dans l'*affaire du pont de la rue King* dont on a parlé précédemment, on a exposé le principe général que là où il a été stipulé qu'une rue se trouverait à niveau et que la construction du chemin de fer entraînait le croisement de la voie ferrée par cette rue, nécessitant par conséquent la construction d'un pont, la compagnie de chemin de fer ne devait pas seulement s'en tenir, au point de vue du coût de la construction, à un pont répondant aux exigences du trafic au moment de la construction.

A la lumière des décisions de la Commission on peut tenir compte dans l'étude de cette question des divers aspects suivants:—

(*a*) Congestion. Cela veut dire que, bien que le pont actuel soit assez fort pour porter tout le trafic qui passe sur ce pont, il se peut qu'il y ait congestion.

(*b*) La Commission peut envisager la question de reconstruction dans le but de permettre à un nouveau genre de trafic de passer sur ce pont, par exemple, le tramway. Voir à ce sujet l'affaire de la *Cité de Windsor contre la compagnie de chemin de fer canadien du Pacifique (pont de la rue London) 21 C.R.C. 66, page 69.*

(*c*) La Commission peut aussi s'arrêter à l'étude de la question de savoir si la structure actuelle est encore bonne ou n'est plus bonne. Si elle est encore bonne, il peut en être tenu compte dans la répartition du coût.

(*d*) La Commission peut tenir compte de la situation qui résulte du fait que l'augmentation du trafic sur la route publique est due au nouveau statut de la route. Voir l'*Affaire de la Corporation municipale du comté d'Essex, déjà citée, page 266.*

(*e*) Dans l'étude des modifications apportées au trafic par suite du nouveau statut de la route publique, je suis d'avis qu'il faut tenir compte des modifications à la nature même du trafic. Je ne suis pas en mesure de suggérer une règle quelconque d'exactitude mathématique mais je suis d'avis que la situation qui existe actuellement à Windsor au point de vue du trafic par véhicules à moteur nous justifie de nous arrêter à l'étude de cette question.

On déclare que l'une des raisons pour lesquelles les rues de Windsor doivent être élargies vient du fait que les propriétaires d'automobiles laissent stationner leurs voitures des deux côtés de la rue, ce qui rétrécit d'autant l'espace disponible pour le trafic. On appuie de plus sur le fait que c'est là une question dont il faut tenir compte dans l'étude de la question portant sur la largeur de la structure du pont, ce qui veut dire que, bien que le pont soit évidemment une structure destinée au trafic direct, il faut le considérer, au point de vue de la largeur, de la même manière que si s'appliquaient ici les conditions de stationnement qui se rattachent aux parties de la route ne se trouvant pas construites sur le pont. La question de stationnement est, naturellement, une question

particulière; mais je crois qu'il serait absolument injuste de ne pas tenir compte du poids que cela ajoute à l'argument invoqué par la cité relativement à l'élargissement de la rue à l'endroit en question. La cité déclare, en substance, que tout ce qui sera fait dans la rue proprement dite en matière de stationnement doit compter lorsqu'il s'agit de déterminer la largeur du pont. Quelles que soient les exigences du trafic direct sur le pont, pour ma part j'hésiterais à considérer la question d'entreposage comme marquant définitivement la responsabilité du chemin de fer relativement à la reconstruction du pont.

(*f*) Une autre question à laquelle il conviendrait de s'arrêter, ce me semble, a trait à la largeur actuelle de la route pavée dans la région dont il s'agit. La largeur de la route pavée dans la rue Wyandotte constitue un aspect indéterminé de cette question à l'heure actuelle. De l'avenue Wellington ouest jusqu'à l'avenue Glengarry il y a une distance d'environ 6,000 pieds. A l'ouest de l'avenue Wellington, la partie pavée doit avoir une largeur de 46 pieds. De l'avenue Ouelette vers l'est jusqu'à l'avenue Glengarry, soit une distance de 2,000 pieds, la partie pavée est de 46 pieds en partie. De l'avenue Janette vers l'est jusqu'à l'avenue Ouelette, soit une distance de 2,000 pieds, la largeur est de 32 pieds, tandis que de l'avenue Janette vers l'ouest en passant sur le pont actuel de la rue Wyandotte jusqu'à l'avenue Wellington, soit une distance de 1,900 pieds, la largeur est de 24 pieds. Il semblerait que dans la région dont il est ici question une route pavée de 46 pieds de largeur constitue bien la largeur dont il faille actuellement tenir compte. On a déclaré que la cité avait donné avis d'élargir la partie pavée jusqu'à 48 pieds de l'avenue Ouelette jusqu'à l'avenue Wellington.

Il me semble opportun que, pour arriver à une conclusion sur la largeur du pont à indiquer dans l'ordonnance il faille tenir compte de la coutume suivie relativement à la largeur des rues dans la municipalité qui fait la requête.

A côté de l'emplacement du pont se trouve la propriété de la "Caldwell Sand Company." La route qui longe la construction érigée sur ce terrain se trouve au niveau de la rue. Si on donnait au pont la pleine largeur que demande la cité, cela augmenterait considérablement la question des dommages au terrain. Cela a été admis par l'ingénieur de la cité de Windsor, qui a émis l'opinion que l'on pourrait faire certains arrangements pour sauvegarder le terrain Caldwell. L'ingénieur de la compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique a partagé cet avis.

L'espace libre que l'on trouve à l'heure actuelle, comme on l'a fait remarquer, est un espace restreint. Cela existe depuis un grand nombre d'années. La question de sécurité est, naturellement, d'une très grande importance; mais je crois que l'espace libre peut être maintenu à sa largeur actuelle sans qu'il en résulte de bien grands changements à ce point de vue; de plus, le fait de s'en tenir encore à l'espace libre actuel préviendrait une augmentation du coût.

Quant à la question des utilités publiques, la rue Wyandotte n'est traversée par aucune conduite d'eau à l'heure actuelle. La cité a l'intention de pousser plus loin sa conduite d'eau de six pouces. Ce travail devrait se faire sous le pont de la même manière que dans la rue London. L'éclairage électrique est transmis par des fils aériens. La compagnie de gaz y possède une conduite de gaz, et dans tous ces remaniements la cité devra, à ses propres frais, entreprendre de faire passer la conduite d'eau de l'autre côté et il en sera de même pour la compagnie d'électricité et la compagnie de gaz touchant les remaniements que l'on pourra trouver nécessaires.

Je suis d'avis qu'un pont d'une largeur de cinquante-six pieds répondra aux exigences du trafic d'une manière assez satisfaisante. Cette largeur permettrait d'y construire une route publique de quarante-quatre pieds de largeur et deux trottoirs de six pieds de largeur chacun. On pourrait encore, si on le désirait, y aménager une route publique de quarante-six pieds de largeur et deux trottoirs de cinq pieds de largeur chacun. Une route publique de quarante-quatre pieds

de largeur permettrait d'y faire passer une voie double de tramway et permettrait également d'y faire passer un automobile de chaque côté entre le tramway et la bordure. L'espace libre actuel peut être maintenu.

Tenant compte des divers facteurs déjà énumérés, je suis d'avis qu'il peut être émis une ordonnance à l'encontre du désir du chemin de fer Canadien du Pacifique, permettant la construction d'un nouveau pont d'une largeur de cinquante-six pieds de largeur; soixante p. 100 des frais devant être payé par la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et quarante p. 100 par la cité de Windsor. On pourra permettre de s'en tenir à l'espace libre actuel.

Le coût d'entretien sera à la charge de la Compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique. Tout cela, cependant, devra être conforme à ce qui est établi dans l'*Affaire du Pont de la rue King, Hamilton, 25 C.R.C., 379, page 384,* où il est dit:

> Je ne crois pas que l'on puisse lui tenir compte (à la compagnie de chemin de fer) d'avoir mis un revêtement ou une couche de surface sur la substructure ainsi stipulée différant au division de la route; puis, après y avoir construit une structure portant un revêtement de ce genre, il devrait appartenir à la municipalité de la payer ou de la couvrir de matériaux qui, à son avis, pourraient être nécessaires pour répondre aux exigences du trafic dans cette région particulière.

Comme on l'a déjà déclaré, bien que l'on ait parlé de l'utilisation du pont par l'Hydro-Electrique, y exploitant un service de tramways, cet organisme n'a pas été partie contractante. Il n'y a aucune voie de tramways à l'endroit dont il s'agit, bien que l'on ait plus ou moins clairement laissé entendre que l'on avait l'intention de faire passer sur le pont projeté une double voie de tramway. Si la cité le désire, on peut, en en faisant la demande à la Commission, faire entrer la compagnie Hydro-Electrique à titre de partie. Dans la suite on pourra permettre à la cité et à l'Hydro-Electrique d'exposer leurs vues au sujet de la répartition entre elles des 40 pour cent, le cas échéant.

La cité a demandé l'émission d'une ordonnance comportant une largeur de soixante-six pieds. Pour les raisons déjà invoquées, je ne crois pas que cela soit nécessaire. Si toutefois la cité désire encore obtenir une largeur dépassant celle que donnerait une structure de 56 pieds, cette largeur peut être accordée à la condition que la cité paie entièrement le coût des dix pieds supplémentaires de même que tous les autres déboursés que cela entraînerait.

La cité doit déclarer d'ici à dix jours si elle désire la pleine largeur de 66 pieds; elle devra immédiatement faire connaître son choix à la Commission et à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Il appartiendra ensuite à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique de commencer les travaux de construction du pont.

Comme les travaux doivent être exécutés par la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, les plans en seront préparés par cette compagnie, qui les soumettra à l'approbation de la cité de Windsor de même qu'au service de génie de la Commission.

REQUÊTE DU BUREAU DES EXPÉDITEURS CANADIENS CONTRE LE TARIF DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA SUR LES EXPÉDITIONS DE BOIS À PÂTE PAR CHARGEMENTS DE WAGON, À PARTIR DE BATHURST, N.-B.

Jugement du commissaire en chef adjoint en date du 12 août 1926 et approuvé par le commissaire en chef suppléant, les commissaires Boyce, Lawrence et Oliver

I

Les expéditions dont il est question dans la requête ont été faites du mois d'août 1922 au mois de mars 1925. On demande à la Commission d'émettre une ordonnance déclarant que les taux exigés sur ces expéditions "sont illégaux parce qu'ils ne sont pas conformes aux dispositions de la Loi des chemins de fer, 1919."

Les articles que l'on prétend avoir été méconnus sont les suivants: 323, paragraphe 5; 314 paragraphes 4 et 5; et 316, paragraphe 6.

Le requérant prétend que la Commission a le pouvoir d'ordonner le remboursement. Ce que l'on demande ensuite, c'est la " décision de la Commission établissant ce que, pour être raisonnables et justes, auraient dû être les taxes, de même qu'une déclaration affirmant que les tarifs pratiqués sont illégaux tout autant qu'injustement désavantageux et qu'ils ne sont pas raisonnables."

II

Le pouvoir que possède la Commission touchant le remboursement a été étudié d'une manière sommaire lorsque la requête a été soumise à la Commission dans le jugement du 21 juillet 1925. Dans cette affaire on demandait le remboursement de $45.56 et les intérêts, somme exigée en trop, prétendait-on, pour le transport d'un chargement complet de bois expédié de Baptiste, Ont., à Grand Rapids, Mich., d'après la lettre de voiture datée le 23 décembre 1921, du "C.N.R. et du G.T." Jugements et Ordonnances de la Commission, Vol. 15 page 249.

En considérant la question de remboursement alors soulevée, on s'est exprimé en ces termes:—

> A la lumière des faits qui justifient la décision, il n'importe réellement pas d'accentuer la différence entre les dispositions de la Loi des chemins de fer concernant les remboursements et celles comprises dans la Loi pour régler le commerce et les lois modificatrices subséquentes. Toutefois, vu que le requérant a soutenu, lors de l'audition de la cause, que la Loi des chemins de fer impliquait au moins une disposition au sujet des remboursements, il serait peut-être opportun de faire allusion à différentes décisions. Dans la cause de la *Canadian Condensing Company* contre la compagnie du Pacifique-Canadien, dossier 16376 de la Commission, le poids minimum avait été changé. L'expéditeur avait pris ses dispositions en se basant sur l'ancien poids minimum et cet arrangement fut préjudiciable à un contrat qu'il avait conclu. La Commission a décidé que l'erreur commise quant à l'application du poids minimum ne saurait le justifier de ne pas s'être conformé au tarif publié, et qu'aucun remboursement ne pouvait être consenti dans la circonstance. Voir aussi compagnies du G.T. et P.C. contre *Canadian and British American Oil Cos.*, 13 C.C.C. 201; aussi la plainte susmentionnée de F.-L. Getzler. Voir aussi *Dominion Concrete Co.*, contre compagnie du Pacifique-Canadien, 6 C.R.C. 514. La Commission n'a pas le pouvoir d'apporter une modification rétroactive au tarif et d'accorder des rabais et des remboursements de taux qui ont été imposés.

On a fait remarquer plusieurs fois qu'il n'était pas du ressort de la Commission d'autoriser des remboursements. Cependant, vu le fait que cette question est de nouveau soulevée au cours de la présente requête, il n'est pas hors de propos de signaler, sous une forme aussi brève que possible, quelle est la situation en conformité de la Loi des chemins de fer.

Le 5 mars 1907 le commissaire en chef Gillam a établi dans *la plainte de la Dominion Concrete Co., Limited, Rapport de la Commission des Chemins de fer,* 1908, pages 124 et 125, qu'il n'est pas dans les attributions de la Commission de procéder à un changement rétroactif dans un tarif qui n'est pas contraire à l'une quelconque des dispositions de la Loi des chemins de fer, de manière à rendre cette modification applicable à des transactions passées. Il a aussi établi dans *la plainte de la E. B. Eddy Co., ibid.*, page 127, que la Loi des chemins de fer n'a donné à la Commission aucun pouvoir de permettre de s'écarter des tarifs existants légalement touchant les transactions passées, ou de légaliser des rabais sur les taux antérieurement exigés et spécifiés dans lesdits tarifs.

Relativement à la définition des attributions de la Commission sous ce rapport, on signale ensuite la décision rendue en 1909 par le feu commissaire en chef Mabee dans l'*Affaire de la British American Oil Co. contre le G.T.R., 9 C.R.C., 178.* Voici les termes employés à la page 190:—

> Nous constatons que la taxe légale imposable aux expéditions dont il s'agit était de 20 cents par 100 livres, et que cette taxe est encore en vigueur; et les intimés devraient avoir la liberté de rembourser la différence entre ce montant et le montant perçu.

En 1911 la même question s'est présentée à la Commission dans l'*Affaire de la British America Oil Co. contre le C.P.R., 12 C.R.C., 327.* A la page 333 le commissaire en chef Mabee s'est exprimé comme suit:—

> Naturellement, il n'est pas loisible à la Commission d'ordonner un remboursement quelconque; tout ce qu'elle peut faire c'est de déclarer ce qu'était ou aurait dû être le taux légal; et les parties restent libres de recourir à toute mesure de redressement auquel elles ont droit à la suite de cette déclaration.

Le 4 juin 1912 la Cour Suprême a rendu jugement dans la cause des *G.T. et C.P.R. Cos. vs Canadian and British American Oil Cos., 14 C.R.C., 201.* Ce jugement a maintenu le pouvoir de la Commission d'émettre une ordonnance déclaratoire.

Dans la cause du *C.P.R. et autres vs Canadian Oil Cos. Ltd. (1914), A.C., 1022,* le Conseil Privé a maintenu que la Commission avait le droit d'émettre une ordonnance déclaratoire contre le voiturier à l'effet que les taux exigés par lui entre certaines dates étaient illégaux.

Alors, conformément à la décision du commissaire en chef Killam et à celle du commissaire en chef Mabee, maintenues par la Cour Suprême et le Conseil Privé, la situation est que la Commission n'a pas le pouvoir d'ordonner le remboursement et qu'elle a le pouvoir d'émettre une ordonnance déclaratoire quant à ce qui constitue un tarif légal.

Les décisions ainsi rendues ont été suivies dans une longue liste de cas. Dans l'*Affaire Davy vs N.St. C. & T.Ry. Co., 9 C.C.C., 493,* il a été maintenu, à la page 494, que, vu que le tarif de 3 cents dont il s'agit était la taxe légale, en conformité du tarif en vigueur durant la période pendant laquelle ces expéditions ont été faites, la Commission n'avait aucun pouvoir d'ordonner un remboursement tel que demandé par la partie requérante. Dans l'*Affaire Montreal Produce Merchants' Association vs G.T.R. and C.P.R. Cos., 9 C.R.C., 232,* page 239, on constate que le commissaire en chef Killam, à l'audience tenue à Montréal le 2 janvier 1907, s'est exprimé ainsi:—

> Je dois dire, ce me semble, que la Commission ne peut pas insister sur le remboursement lorsque les compagnies n'ont perçu que les taxes qu'elles étaient autorisées à percevoir d'après le tarif en existence.

Dans l'*Affaire Anchor Elevator and Warehousing and Northern Elevator contre C.N. & C.P.R. Cos., 9 C.C.C., 175,* le commissaire en chef Mabee, à la page 178, s'est exprimé dans les termes suivants:—

> On ne peut ordonner le remboursement au delà des $5 déjà payées puisque, à proprement parler, les compagnies ont exigé les taxes déterminées par leurs tarifs...

Dans l'*Affaire Joint Freight & Passenger Tariffs, 10 C.R.C., 343,* on trouve le passage suivant à la page 345:—

> La politique que peut suivre l'*Interstate Commerce Commission* d'autoriser dans des cas particuliers un dédommagement basé sur la différence qui existe entre le taux le plus élevé que l'on ne trouve pas raisonnable et la plus basse combinaison des tarifs locaux ne peut pas être suivie par nous parce que nous n'avons pas le pouvoir d'accorder un dédommagement, notre juridiction n'ayant, d'aucune manière, un effet rétroactif lorsqu'il s'agit d'un tarif légalement applicable. En adoptant cette législation le Parlement a dû constater que la politique suivie relativement au dédommagement offrait des désavantages et il ne nous appartient pas d'essayer d'étendre notre juridiction de manière à éluder les conditions qui naissent du fait que nous n'avons pas le pouvoir d'accorder un dédommagement.

Dans l'*Affaire de la British American Oil contre la compagnie du P.C., 12 C.R.C., 327,* on trouve, à la page 333, le passage suivant:—

> Naturellement, la Commission n'a pas le pouvoir d'ordonner un remboursement quelconque; elle ne peut que déclarer ce que la taxe était ou aurait dû être, et les parties doivent alors s'en tenir au redressement quelconque auquel elles peuvent avoir droit à la suite de cette déclaration.

Dans la *cause Lehnhart contre la compagnie du C.N.R., 17 C.R.C., 327,* dans laquelle un jugement a été rendu le 20 juillet 1914 par le commissaire en chef Drayton, on relève le passage suivant à la page 94:—

La Commission n'est pas autorisée à ordonner des remboursements, autrement nous donnerions maintenant des instructions enjoignant de rembourser la différence entre $184.26 et $216.63.

Dans l'*Affaire du Security Traffic Bureau contre la compagnie du chemin de fer C.N., 22 C.R.C., 414,* on trouve à la page 416 les termes suivants:—

La Commission ne possède pas le pouvoir d'ordonner de faire un remboursement. Elle ne peut donc pas enjoindre de rembourser la différence, s'il y a lieu, entre la part reçue par le *Canadian Northern* de la taxe de 27 cents et de la taxe locale de 14 cents.

Dans l'*Affaire de la Mildland Lumber Shippers' contre la compagnie du G.T., 22 C.C.C., 387,* on relève les mots suivants à la page 388:—

Ils (les requérants) demandent l'application à l'avenir du tarif Pennetang à partir de Midland et aussi le remboursement de la différence. On leur a fait connaître que la Commission n'a pas le pouvoir d'ordonner de rembourser une partie de la taxe, cette taxe ayant été exigée et perçue en conformité d'un tarif légalement en vigueur.

Dans la plainte *New York Car Wheel Co., contre les taxes exigées par la compagnie du G.T., sur la fonte en gueuse de Collingwood à Black Rock, jugements et Ordonnances de la Commission, vol. 12 page 7,* on s'exprime de la manière suivante à la page 9:—

On demande le remboursement de l'excédent de la taxe exigée sur le tarif de $3.50 par tonne brute. La Commission n'a pas le pouvoir de donner un effet rétroactif à une modification au tarif, ni celui d'accorder des rabais et des remboursement des taxes qui ont été exigées. *La Dominion Concrete Co., contre la compagnie du P.C. 6 C.R.C., 514.*

Dans la *cause de la United Grain Growers contre les chemins de fer Nationaux, 26 C.R.C., 26,* il est dit à la page 31:—

La Loi des chemins de fer ne donne à la Commission aucun pouvoir d'ordonner de faire des remboursements.

Dans l'*Affaire des Tarifs de marchandises sur la fonte en gueuse, 27 C.R.C., 458,* on relève les termes suivants à la page 459:—

Il est certain que la taxe exigée sur les marchandises expédiée de Welland était bien la taxe légalement mise en vigueur. La Commission n'a pas le pouvoir d'ordonner de faire des remboursements; elle peut, cependant, sous forme d'une ordonnance déclaratoire, déclarer ce qui constitue le véritable tarif applicable à certaines classes de marchandises, bien qu'aucun dédommagement ne soit, de ce fait, accordé à la partie requérante. . .

La Commission a ainsi le pouvoir de déclarer ce qui constitue la taxe légale, et si la taxe exigée est plus élevée que celle qui a été déclarée légale, il appartient alors aux parties d'obtenir le remboursement de l'excédent en ayant recours aux procédures légales voulues.

Dans la présente requête, on voit très bien ce qui constituait la taxe légalement en vigueur lorsque les expéditions ont été faites, de sorte que rien ne justifie l'émission d'une ordonnance déclaratoire. Dans la présente requête le pouvoir de la Commission se trouve restreint à déclarer ce qui constitue une taxe raisonnable pour l'avenir, mais aucune demande n'est faite à la Commission dans ce sens.

Je serais porté à croire que, puisque le Parlement ne nous a pas accordé le pouvoir d'ordonner de faire des remboursements, nous ne devrions pas essayer d'obtenir indirectement ce qui ne nous a pas été accordé directement.

La partie requérante s'appuie sur les articles 312 et 317 de la Loi des chemins de fer comme donnant à la Commission le pouvoir de déclarer si la taxe exigée sur des expéditions passées n'était pas raisonnable ou constituait une préférence injuste, et d'ordonner que remboursement soit fait à ce propos. L'article 317 de la présente Loi des chemins de fer est le même que l'article 318 du chapitre 37 des Statuts Revisés de 1906. L'article 312 de la présente loi, tenant compte de ce qui est indiqué un peu plus loin, porte sur le même sujet que l'article

284 du chapitre 37 des Statuts Revisés de 1906. Les termes employés dans la rédaction de l'article 312 ne diffèrent pas de ceux de l'article 284, à l'exception des mots suivants qui y ont été ajoutés:—

(*a*) Le paragraphe 1 (*e*) de l'article 312 contient les mots:—

fournir tel autre service se rattachant au transport qui est habituel ou d'usage relativement aux affaires d'une compagnie de chemin de fer, selon que la Commission l'ordonne;

(*b*) Un paragraphe portant maintenant le numéro 8 y est ajouté. C'est un amendement ajouté à l'article 284 de la Loi de 1906 par l'article 10, 7-8 Edouard VII, chapitre 61. Dans ce paragraphe, maintenant inséré dans la loi comme étant le paragraphe 8 de l'article 312, se trouvent les mots modificateurs suivants qui ont été ajoutés à la loi de 1919. Après avoir établi que..

La Commission peut édicter des règlements d'une application générale à un chemin de fer ou à une partie de ce chemin de fer

les mots suivants sont ajoutés:—

ou rendre une ordonnance dans tous les cas où elle le juge à propos.

On constatera donc que, pour autant qu'il s'agisse de la question des avancés de la partie requérante touchant les taxes, les articles 312 et 317 de la présente loi des Chemins de fer ne diffèrent pas de ceux qui se trouvaient contenus dans la Loi des chemins de fer de 1906 sur laquelle ont été basées les décisions portant sur les remboursements; il m'est impossible de conclure que le renvoi aux articles dont il s'agit permet à la partie requérante d'obtenir indirectement un pouvoir qui ne lui est pas accordé directement.

La partie requérante nous renvoie également à l'*affaire de l'Imperial Munitions Board contre la compagnie du P.C., 24 C.R.C., 169.* La décision a été rendue au mois de septembre 1918. Il s'agissait d'une plainte alléguant que les taxes sur l'acier en barre pour la fabrication des obus ou des douilles d'obus du Sault Sainte-Marie, Ont., à Toronto et Montréal ne devraient pas excéder les taxes exigées concurremment sur ce que l'on désigne sous le nom d'acier en barres pour le commerce. Le rapport du chef du service du trafic a été approuvé par le commissaire en chef, le commissaire en chef suppléant et les commissaires Goodeve et Boyce. A la page 171 on trouve le passage suivant:

. . . Bien que la Commission n'ait pas le pouvoir d'ordonner une nouvelle publication pour les fins de dédommagement seulement, elle a le droit de déclarer que les taxes exigées sur les expéditions à Montréal depuis le 1er mai dernier sont injustes, déraisonnables et excessives dans la mesure où elles dépassent les taxes en vigueur immédiatement avant cette date, à savoir, 24 cents jusqu'au premier août inclusivement, et une augmentation portant cette date à 30 cents à partir du 12 août, lors de la mise en vigueur de l'arrêté en conseil.

Le rapport établit ensuite les taxes qui seraient comprises dans l'arrangement qui les ramènerait à la base indiquée, puis il déclare:—"Je recommanderais à la Commission d'émettre une ordonnance dans ce sens."

Le rapport lui-même ne dit pas bien clairement si le remboursement a été "ordonné" ou "autorisé". On comprend mieux, cependant, en consultant l'ordonnance n° 28165, du 14 mars 1919, qui a complété le jugement. Dans la clause 2 il était déclaré:—

Que les taxes exigées des requérants par les compagnies défenderesses sur l'acier en barres pour la fabrication des obus ou des douilles d'obus du Sault Ste-Marie à Toronto et à Montréal comme nous l'avons exposé précédemment, depuis le 1er mai 1918, étaient injustes, déraisonnables et excessives dans la mesure où ces taxes dépassaient les tarifs en vigueur immédiatement avant le 1er mai 1918, tenant compte, à partir du 12 août 1918, de l'augmentation autorisée par l'arrêté en conseil C.P. 1865, en date du 27 juillet 1918.

L'ordonnance établit ensuite que les compagnies défenderesses étaient "autorisées" à rembourser aux requérants la taxe excessive exigée et perçue. Dans l'exposé des faits contenu dans l'ordonnance, il est établi que les compagnies

défenderesses avaient commencé à rembourser le montant qui, selon l'ordonnance, avait été à tort exigé et perçu sur lesdites expéditions.

Pour mieux établir la distinction qu'il y a entre les mots "autorisant" et "ordonnant", on peut invoquer la discussion ayant eu lieu autour de cette question lors de l'audition de cette affaire le 5 novembre 1918, *Evid. vol. 289, page 3586*. M. Thompson qui représentait la Commission impériale des Munitions s'est servi des termes suivants dans sa demande écrite:

. . . et si, à la suite d'une enquête, vous contatiez le bien-fondé de notre demande, nous devrions recevoir un remboursement à partir du 1er février 1918. . .

Dans le commentaire du commissaire en chef Drayton exposé à la même page on lit ce qui suit:—

Le COMMISSAIRE EN CHEF: Je ne connais aucune juridiction nous permettant d'ordonner un remboursement, monsieur Thompson.

La déclaration contenue dans l'exposé des faits de l'ordonnance, disant que les compagnies défenderesses avaient commencé à rembourser le montant qui, selon l'ordonnance, avait été à tort exigé et perçu sur lesdites expéditions, est importante en raison du fait qu'elle démontre que la Commission n'a pas le pouvoir d'émettre une ordonnance dans ce sens. Les archives indiquent que, bien que la Commission ait cru que le redressement exposé précédemment était dans l'ordre, elle déclarait en même temps qu'elle n'avait pas le pouvoir d'en ordonner la mise à exécution.

Dans les archives de la Commission se trouve un mémoire du feu chef du service du trafic, M. Hardwell, en date du 9 janvier 1919, qui a préparé le rapport dont il est ici question, établissant que, à la suite d'instructions reçues, il avait étudié, de concert avec la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, la question de savoir si, dans le cas où l'opinion de la compagnie de chemin de fer touchant les billettes ne serait pas reconnue, cette compagnie consentirait à être partie à une ordonnance déclarant que les taxes exigées de Sault Sainte-Marie depuis le 1er mai dernier sont injustes, déraisonnables et excessives dans la mesure que comporte la conclusion du rapport Les compagnies de chemin de fer Pacifique-Canadien, Algoma-Central et les chemins de fer Canadiens Nationaux y ont consenti.

Il se trouvait alors que les chemins de fer consentaient à faire un remboursement que la Commission n'était pas autorisée à leur enjoindre d'effectuer. Le consentement donné dans cette cause particulière et pour ces faits particuliers ne crée pas une juridiction continue.

Dans la longue liste des décisions que nous avons invoquées, la Commission a décidé qu'elle n'avait pas le pouvoir "d'ordonner" un remboursement. Dans la première des causes de l'*Oil Company* dont il a été question précédemment, le commissaire en chef Mabee, après avoir déclaré que la Commission avait le pouvoir de déclarer ce qui constituait la taxe légale, a dit qu'elle pouvait "autoriser" le remboursement de la différence. Dans la dernière cause, repassant la même question, il a dit que la Commission n'avait pas le pouvoir d'"ordonner" un remboursement et que, si les chemins de fer ne faisaient pas un redressement basé sur la différence en trop de la taxe jugée illégale, les parties n'avaient plus d'autre recours que leur propre redressement.

J'émets l'opinion que la présente ordonnance n'a pas une portée plus étendue que cela. Je tiens également à signaler le fait que dans les décisions rendues après cette date, on a affirmé de nouveau que la Commission n'avait pas le pouvoir d'ordonner un remboursement.

III

Dans la demande relative aux expéditions suivantes de bois à pâte, les taxes excessives étant indiquées comme suit:—

Wagons	En provenance de	À destination de	Demande pour frais excessifs
			$ c.
15	Bathurst, N.-B.	Toronto	372 68
2	Vieux Chemin du Lac, P.Q.	"	18 28
22	Port Arthur, Ont.	"	618 81
1	Smooth Rock Falls, Ont.	"	4 73
1	Chatham, N.-B.	"	19 96
			1,034 46

L'avancé que, pour ce qui a trait aux taxes antérieurement exigées sur les expéditions dont il s'agit ici, les taxes sont illégales porte sur la question de l'interprétation de l'application des tarifs au principe du transport sur une longue ou une courte distance.

Il a été décidé que les termes d'un tarif font autorité et que s'il y a ambiguïté le tarif doit être interprété rigoureusement contre le chemin de fer à l'avantage de l'expéditeur. La preuve tendant à contrecarrer les termes du tarif n'est pas admissible. Dans la *Demande de la Robin Hood Mills, Ltd., de Moose Jaw, Sask., et Montréal, P.Q., demandant une décision à l'effet d'établir si les articles 1 et 2 de l'Ordonnance générale n° 234, en date du 22 mai 1918, s'appliquaient aux remaniements portant sur le grain moulu en transit expédié à des points situés à l'est de Port-Arthur, Fort-William et Armstrong, Ont., Jugements et Ordonnances de la Commission, vol. 11, page 459,* on trouve à la page 477 le passage suivant:—

Dans la décision de l'ancien Commissaire en chef, Sir Henry Drayton, que nous avons déjà citée, qui a été suivie de l'émission de l'Ordonnance générale n° 234, on relève les termes suivants:—

> Dans le cas de tarifs ambigus, si l'on peut raisonnablement et à bon droit les interpréter en faveur de l'expéditeur, il est d'usage de les interpréter dans ce sens."

Les classes relatives aux taxes doivent être rigoureusement interprétées, et c'est en faveur du public plutôt qu'en faveur des parties qui ont obtenu la législation spéciale contenant lesdites clauses que doit être interprété l'ambiguïté de la signification.

Aberdeen Commrcial Co., contre North of Scotland Ry. Co., 3 Ry. & Can. Traf. Cas., 213.

Les décisions portant sur les termes employés dans la classification peuvent être invoquées comme s'appliquant aux décisions touchant la rédaction des dispositions du tarif. La classification d'un article de commerce doit être rédigée en termes que les expéditeurs puissent comprendre facilement. L'interprétation des tarifs doit être conforme à la rédaction, et l'intention des législateurs et la coutume suivie par les voituriers ne doivent pas s'imposer.

Newton Gum Co. contre C.B. & Q. Rd., Co., 16 I.C.C., 341, Pacific Biscuit Co., contre S.P. & S. Ry., Co., 20 I.C.C., 546.

Il est officiellement établi que les tarifs doivent être rigoureusement interprétés contre le chemin de fer. De plus, l'objet en vue dans l'établissement d'un tarif ou d'une classification doit être clairement indiqué dans la rédaction du tarif ou de la classification, et on ne doit pas y arriver en disant ce qu'étaient les intentions des voituriers lors de la rédaction de la disposition dont il s'agit.

On peut consulter aussi l'*Affaire de la Spanish River Pulp & Paper Mills contre la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, 19 C.R.C., 381,* page 383, où on emploie les termes suivants:—

Les tarifs ne doivent pas être interprétés d'après les intentions; l'interprétation en doit être basée sur les termes mêmes. *Nelson contre Bell Telephone Co., dossier 13219.*

Dans l'*Affaire de l'Imperial Steel & Wire Co., contre les compagnies du G.T. et du P.C., 24 C.R.C., 150,* à la page 153, on trouve le passage suivant:—

> Il se peut fort bien que les compagnies avaient l'intention de restreindre la taxe transcontinentale spéciale aux centres où il se fait un important commerce d'exportation et qu'elles ne faisaient pas entrer Collingwood dans cette catégorie. Le tarif, cependant, doit être pris à la lettre et doit être interprété sans tenir compte des intentions non exprimées des chemins de fer.

Dans l'exposé de la réclamation touchant l'excédent des taxes exigées, la partie requérante s'appuie sur deux méthodes d'aborder cette question: d'abord, le pouvoir qu'a la Commission d'ordonner le remboursement. Ce que nous avons déjà exposé vide cette question. Même dans le cas où la Commission constaterait que l'une quelconque des taxes ou que toutes les taxes dont il s'agit ont été, à une époque, *excessives*, en les distinguant des taxes *illégales*, la Commission n'aurait pas le pouvoir d'ordonner un remboursement. La deuxième méthode a trait à la clause portant sur le transport sur une longue ou une courte distance.

De *Bathurst, N.-B., à Toronto.*—Les quinze wagons de Bathurst à Toronto ont été expédiés entre le 29 août 1922 et le 25 octobre 1925. La taxe uniforme exigée a été de 37½ cents. La partie requérante prétend qu'un tarif de 34½ cents aurait dû être exigé.

La taxe de 37½ cents est tirée du tarif des chemins de fer Nationaux du Canada, tarif C.R.C. n° E-475. Le chemin de fer Canadien du Pacifique a soumis une taxe de 34½ cents dans son tarif C.R.C. n° E-3974 de St. John à Colombus, Ohio; et l'on prétend que la taxe ainsi exigée constitue le maximum jusqu'à Toronto que l'on considère comme endroit intermédiaire. Il importe de remarquer que la taxe considérée comme étant la taxe maximum se trouve contenue dans le tarif du chemin de fer Pacifique-Canadien de St. John à Columbus, et non dans le tarif des chemins de fer Nationaux du Canada. La partie requérante prétend que la clause portant sur le transport sur une longue et sur une courte distance s'applique ici. Elle a déclaré, en substance, que Bathurst se trouve en deça de St. John et que, par conséquent, les chemins de fer Nationaux du Canada devraient appliquer la même taxe de St. John à Columbus que la taxe établie par le chemin de fer Pacifique-Canadien. Les chemins de fer Nationaux, cependant, n'avaient pas établi de taxe de St. John à Columbus ou de taxe d'entier parcours de 34½ cents applicable à ce cas. Les chemins de fer ne sont pas tenus d'établir les mêmes taxes que celles de leurs concurrents. *Edmonton Clover Bar Sand Co., contre la compagnie du G.T.P., 17 C.R.C., 95, page 97.*

La taxe tirée du tarif du chemin de fer Pacifique-Canadien n'a aucun effet sur le trafic de Bathurst, et la partie requérante n'a établi aucune preuve d'une valeur quelconque indiquant qu'il faudrait en tenir compte.

Le tarif C.R.C. n° E-475 des chemins de fer Nationaux du Canada donne les taxes sur le bois à pâte expédié entre des stations situées sur les chemins de fer Nationaux du Canada. Le tarif C.R.C. n° E-458 des chemins de fer Nationaux du Canada est un tarif commun de concurrence déterminant les taxes exigibles sur le bois à pâte expédié de stations situées sur les chemins de fer Nationaux du Canada à des endroits compris dans le territoire central de transport et à des endroits au delà de ce territoire.

La partie requérante prétend que ce dernier tarif s'appliquait à titre de maximum. Ce tarif, entré en vigueur le 1er juillet 1922, contenait une taxe de 36½ cents de Bathurst à Columbus, Ohio, taxe qui a été réduite à 35½ cents à partir du 22 avril 1924. C'est cette dernière taxe qui est encore en vigueur. De Bathurst à Détroit et à Port-Huron, Michigan, les taxes sont les mêmes que celles publiées pour Columbus. D'après le dernier tarif mentionné, le trafic de Bathurst à Détroit, à Port-Huron ou à Columbus serait transporté par voie de Toronto, et voici ce que dit en partie le règlement que l'on trouve à la page 6 du

tarif régissant l'application des taxes aux stations intermédiaires et à partir des stations intermédiaires:—

Les taxes sur les marchandises expédiées à des stations non indiquées ici seront (à moins de stipulations contraires dans les présentes) lorsque ces stations sont directement intermédiaires, les mêmes que celles indiquées pour la station voisine au delà de ces stations pour laquelle une taxe est ici publiée.

Après l'expiration de la période sur laquelle portait la liste de wagons dont il s'agit, le règlement qui précède a été modifié de la manière suivante:—

Les taxes sur les marchandises expédiées à des stations non indiquées ici seront, lorsque ces stations sont des stations directement intermédiaires aux Etats-Unis, les mêmes que celles indiquées pour la station voisine au delà de ces stations et pour laquelle une taxe est ici publiée; elles ne s'appliqueront pas à titre de maximum pour les endroits intermédiaires au Canada.

Il est arrivé que, pendant que les wagons dont il s'agit étaient en mouvement, les taxes citées s'appliquaient à titre de maximum pour les endroits intermédiaires, le règlement ayant une portée assez vaste pour s'appliquer aux endroits intermédiaires au Canada. Cela fait naître une situation où il y a ambiguïté au point de vue de l'effet du tarif.

Après avoir bien pesé cette question, je suis d'avis que le tarif C.R.C. n° E-458 a été appliqué à titre de maximum pendant la période où les expéditions étaient en mouvement et que, par conséquent, le tarif légal sur le bois à pâte, par chargements complets, de Bathurst, N.-B., à Toronto était de 36½ cents du 1er juillet 1922 au 21 avril 1924; et de 35½cents du 22 avril 1924 au 9 novembre 1925. A cette dernière date, une taxe de 34½ cents de Bathurst à Toronto a été publiée dans le tarif C.R.C. n° E-999 des chemins de fer Nationaux du Canada.

Du *Vieux Chemin du Lac, P.Q., à Toronto.*—Comme nous l'avons fait remarquer, il y avait deux wagons. Un de ces wagons a été expédié au mois de juillet 1922 et l'autre au mois de juin 1923. La taxe exigée était de 34 cents; et l'on prétend qu'une taxe de 32½ cents aurait dû être appliquée. La taxe de 34 cents était contenue dans le tarif C.R.C. n° E-475 des chemins de fer Nationaux du Canada; la taxe de 32½ cents que l'on veut appliquer est publiée dans le tarif C.R.C. n° E-4458 des chemins de fer Nationaux du Canada et s'applique à Détroit, Port Huron, Mich., et à Columbus, Ohio. Toronto est une station réellement intermédiaire. Pour les raisons déjà exposées, je suis d'avis que la taxe de 32½ cents était la taxe qui s'appliquait légalement aux expéditions du Vieux Chemin du Lac, P.Q., à Toronto lorsque ces expéditions ont été faites.

De Port-Arthur, Ont., à Toronto.—Il s'agit ici de vingt-deux wagons. Les expéditions ont été faites du 15 août 1922 au 29 mai 1923. La taxe exigée était de 40½ cents, à l'exception de la dernière expédition sur laquelle la taxe exigée a été de 40 cents. Le tarif C.R.C. n° E-475 des chemins de fer Nationaux du Canada comportait une taxe de 40½ cents du 29 juin 1922 au 28 mai 1923. Je ne vois aucune sanction de la taxe de 40 cents à laquelle on fait allusion.

A partir du 29 mai 1923 la taxe a été réduite à 37 cents. La partie requérante demande un redressement en se basant sur une taxe de 37 cents. Nous n'avons pas trouvé que la taxe de 40½ cents qui a existé jusqu'à cette date était illégale; on ne l'avait pas trouvé déraisonnable et aucune décision n'a été rendue établissant ce qui constituerait une taxe raisonnable pour l'avenir. Le fait que la compagnie de chemin de fer a volontairement déposé une taxe calculée sur une base inférieure à celle jusqu'alors en vigueur ne comporte aucunement le droit de croire que la taxe jusque-là en vigueur était déraisonnable. On n'a rien exposé qui pût justifier l'application de la taxe de 37 cents, à titre de maximum, dans le présent cas.

De Smooth Rock Falls, Ont., à Toronto.—Il s'agit ici d'un wagon. Ce wagon a été expédié le 4 novembre 1922 et la taxe exigée a été de 29 cents. On demande

de faire un redressement en revenant à la taxe de 28 cents. La taxe de 29 cents est contenue dans le tarif C.R.C. n° E-475, C.N.R., qui était la taxe légale en vigueur à la date où s'est faite l'expédition de ce wagon. La taxe de 28 cents que l'on invoque était applicable à la date où s'est faite l'expédition de Smooth Rock Falls à Manistique, Mich. Le tarif indique que la taxe n'était applicable que par voie de Hearst, Ont., sur le chemin de fer *Algoma Central and Hudson Bay Railway* et le *M.St.P. and S.S.M. Railway*. On n'a donné aucun argument valable établissant que la taxe de 28 cents s'appliquait à l'expédition faite sur les chemins de fer Nationaux du Canada.

De Chatham, N.-B., à Toronto.—Il s'agit dans ce cas d'un wagon qui a été expédié le 5 février 1924. On a exigée une taxe de 40 cents qui est la taxe adoptée dans le tarif C.R.C. n° E-475 des chemins de fer Nationaux du Canada. On prétend que l'on aurait dû appliquer, comme maximum, une taxe de 36½ cents. C'est la taxe qui s'applique de Chatham, N.-B., à Détroit, à Port-Huron et à Columbus dans le tarif C.C.C. N° E-458 des chemins de fer Nationaux du Canada. Pour la raison déjà exposée lors de l'étude de la taxe sur les wagons expédiés de Bathurst, je suis d'avis que cette taxe devrait être appliquée à titre de maximum.

Il arrive donc que, dans le cas de Bathurst, du 1er juillet 1922 au 21 avril 1924, la taxe légale à Toronto était de 36½ cents; du 22 avril 1924 au 9 novembre 1925 la taxe était de 35½ cents.

Dans le cas des expéditions du Vieux Chemin du Lac, sur les deux wagons dont il s'agit, la taxe de 32½ cents était bien la taxe légale.

Pour les vingt-deux wagons expédiés de Port-Arthur, rien ne justifie la base sur laquelle on veut établir la taxe.

Sur le wagon expédié de Smooth Rock Falls, on n'a pas justifié la base sur laquelle on veut établir le tarif.

Sur le wagon expédié de Chatham, N.-B., on a justifié la base sur laquelle on veut établir le prix de transport.

IV

La partie requérante a également demandé que l'on décide ce qui constituera une taxe raisonnable à l'avenir. Bien qu'au cours de la période pendant laquelle ont été faites les expéditions sur lesquelles porte la déclaration de la partie requérante, les taxes à partir des endroits mentionnés dans cette déclaration jusqu'à Toronto et publiées dans le tarif canadien aient été plus élevées que les taxes publiées dans le tarif international commun de concurrence jusqu'à Détroit et à Columbus, les taxes actuelles jusqu'à Toronto, à l'exception du cas du Vieux Chemin du Lac, sont plus basses. A partir de ces centres expéditeurs à destination de Toronto, Détroit et Columbus, la situation tarifaire est présentement comme suit:—

Destination	Provenance				
	Bathurst	Chatham	Vieux chemin du Lac	Smooth Rock Falls	Port Arthur
Toronto	34½	34½	34	29	37
Detroit	35½	35½	32½	31½	39½
Colombus	35½	35½	32½	31½	40½

La partie requérante a allégué qu'il faudrait réduire les tarifs actuels à destination de Toronto. On a soumis qu'une taxe raisonnable pour les expéditions à destination de Toronto ne devrait pas excéder 29½ cents en provenance de

Bathurst, Fort-William, Port-Arthur, Saint-Jean et Edmundston, et 25 cents à partir du Vieux chemin du Lac. Pour établir que les tarifs proposés sont raisonnables, la partie requérante a eu recours à une comparaison avec les tarifs sur les mêmes denrées en vigueur aux Etats-Unis entre certains endroits des Etats-Unis et aussi entre certains points aux Etats-Unis et d'autres endroits au Canada. Les tarifs mentionnés comportaient les expéditions comme suit: de Berlin, N.-H., à Rittman et Cleveland, Ohio; de Bangor, Me., à Cleveland, Ohio; de Mount Desert, Me., à Cleveland, Ohio, Toronto et Windsor, Ont.; et de New London, Conn., à Thorold, Ont. Les requérants prétendent, puisque le tarif de 29½ cents existe entre les endroits susmentionnés pour un mouvement d'aussi longue distance ou plus longue qu'entre les centres d'expédition au Canada à destination de Toronto, ce tarif pourrait fort bien servir de base à l'établissement d'une taxe de 29½ cents pour les expéditions à destination de Toronto.

En traitant la question ainsi soulevée plusieurs des situations générales qui ont été exposées au cours des décisions rendues, et qui s'appliquent à la présente cause, peuvent fort bien être considérées.

(1) *Le parcours milliaire en lui-même ne constitue pas nécessairement une mesure concluante d'équité. British Columbia Pacific Coast Cities vs C.P.R. Co., 7 C.R.C., 125; aux pages 142 et 143,* le commissaire en chef Killam s'exprime en ces termes:—

> Il me semble qu'on ne peut déduire aucune conclusion d'une simple comparaison des distances entre certaines parties d'une ligne de chemin de fer et que ce n'est pas établir une disparité—et encore moins une disparité injuste—si une compagnie de chemin de fer exige un tarif plus élevé pour un trajet plus court sur une ligne alimentant un trafic peu considérable ou dont le coût de construction, d'entretien ou d'exploitation est onéreux, que sur une ligne qui jouit d'un trafic important ou dont la construction, l'entretien et l'exploitation sont comparativement peu dispendieux
>
> A mon avis la partie formulant une telle plainte basée sur une simple comparaison des distances devrait démontrer le caractère des lignes particulières en question et qu'il y existe une disparité sensible dans les taux en comparaison avec la ligne plus courte après avoir tenu compte des circonstances susmentionnées.

Doolittle & Wilcox vs G.T. and C.P.R. Cos., 8 C.R.C., 10, aux pages 11 et 12, le commissaire en chef Mabee, qui a rendu jugement, s'exprime comme suit:—

> La raison fondamentale motivant la requête est de faire établir le parcours milliaire comme seule base pour l'élaboration de ces tarifs. Pour ceux qui n'ont pas eu d'expérience en fait de tarification l'argument concernant le parcours milliaire doit être le facteur principal qui s'impose avec force; mais l'histoire de ces causes indique que, s'il faut bien considérer ce point, c'est pourtant dans bien des cas la question la moins importante; je ne sache pas que ni en Angleterre ni aux Etats-Unis les tribunaux chargés du contrôle des tarifs se soient crus obligés d'accepter le parcours milliaire comme constituant un facteur primordial.

Dans l'affaire des Tarifs des marchandises, Jugements et ordonnances de la Commission, vol. 8, page 73:—

> . . . suivant l'ensemble des règlements établis sous l'empire de la Loi des chemins de fer le parcours milliaire ne constitue rigoureusement pas un criterium absolu de disparité. La disparité dans le sens qu'elle est prohibée par la Loi des chemins de fer est une question de fait qui doit être déterminée par la Commission.

Plainte de la Spanish River Pulp & Paper Mill, Ltd., vs C.P.R. Co. et al, 28 C.R.C., 100. Voir sommaire des décisions à la *page 109 Canadian Oil Cos., vs G.T., C.P., and C.N.R. Cos., 12 C.R.C., 350, à la page 354:*—

> . . . une simple comparaison des distances sans tenir compte des circonstances spéciales affectant le trafic n'est pas le critérium final de disparité.

Voir aussi *Hudson Bay Mining Co. vs Gt. Nor. Ry. Co., 16 C.R.C. 254,* où on note le langage suivant, à la page 256:—

> Il ne s'ensuit pas de toute nécessité que les tarifs d'une ligne de chemin de fer doivent être acceptés comme une mesure concluante de ce qui serait raisonnable d'exiger sur une autre ligne de chemin de fer. *Dominion Sugar Co. vs. Canadian Freight Association, 14 C.R.C. 188, à la page 192.*

Ce qu'il faut, ce n'est pas simplement une comparaison des différents parcours milliaires mais aussi une comparaison du côté des conditions relatives à l'exploitation, au coût du roulage, au volume du trafic, etc. Et, pour que cette comparaison soit concluante, il faut qu'elle puisse démontrer des conditions semblables sinon identiques.

On peut encore se référer à la cause *Edmonton Clover Bar Sand Co. vs G.T.P. Ry. Co., 17, C.R.C., 95.*

Les conclusions dont nous venons de donner un sommaire s'appliquent encore avec plus de force lorsque les tarifs servant de comparaison sont en vigueur sous une juridiction étrangère comme le sont les tarifs imposés par les chemins de fer des Etats-Unis.

Au cours de l'exposé de la cause, les requérants, en demandant que le tarif de Saint-Jean à Toronto soit fixé à 29½ cents, en arrivent à ce calcul en comparant ce tarif à celui qui est exigé en provenance du territoire de New London qui comprend le trajet de New-York à Merritton et Stratford. On leur a demandé si les conditions étaient les mêmes et ils répondirent que le mouvement de ces expéditions se faisait en partie sur des lignes relevant de la juridiction de la Commission. Le point soulevé par cette comparaison était la question du parcours milliaire comme base du tarif.

(2) *Tarifs de palier ou par zone permissibles et établis dans l'intérêt public. Plainte de la Lake Superior Paper Co., Jugements et ordonnances de la Commission, vol. 8, p. 123; Spanish River Pulp & Paper Mills, Ltd., Jugements et ordonnances de la Commission, vol. 12, p. 283. Fullerton Lumber and Shingle Co. ve C.P.R. Co., 17 C.R.C., 79,* on y lit ce qui suit:—

L'établissement d'un tarif de zone a pour motif d'en arriver à une moyenne relativement aux distances et à la commodité du public.

Les tarifs que les requérants désirent faire appliquer aux expéditions à destination de Toronto sont proposés en se basant sur le parcours milliaire; mais en même temps les tarifs des Etats-Unis, qui servent de comparaison, comprennent les tarifs de zone. Au cours de l'exposé on a attiré leur attention sur le fait que les tarifs applicables dans le cas des expéditions destinées aux Etats-Unis, à Détroit et Columbus, sur lesquels ils semblaient insister, appartiennent apparemment à une certaine zone au point de vue de la provenance du trafic. A la page 1446 des procès-verbaux, à une question posée directement les requérants ont répondu:—

Ils semblent appartenir à une zone. Prenez Edmundston et Saint-Jean, et Bathurst et Woodlawn et Van Buren, les deux derniers endroits étant situés dans l'Etat du Maine; tous ces points, monsieur, sont, comme vous dites, compris dans une même zone pour les marchandises à destination de l'Ouest.

En réponse à une question, à la même page, ils dirent que les tarifs applicables au mouvement vers une destination américaine, c'est-à-dire Détroit et Columbus, n'étaient pas basés sur le parcours milliaire.

Les tarifs de palier ou par zone, établis d'après des distances moyennes et conduisant à certaines conditions qui constituent une moyenne générale, ne fournissent pas nécessairement un critérium absolu pour déterminer ce qui doit être un tarif raisonnable en prenant pour base le parcours milliaire. Les tarifs de zone des Etats-Unis couvrent en certains cas des territoires très étendus; par exemple, Lewis Spence, directeur du trafic du réseau du Southern Pacific, a déclaré à l'audience tenue devant le Comité du Sénat américain étudiant la question des tarifs exigés pour le mouvement du trafic entre Etats pour long et court parcours, 1924, p. 385, que les pommes de terre étaient expédiées de Minneapolis à Fort Worth, Texas, soit une distance d'environ 1,000 milles, au taux de 96 cents; elles étaient aussi expédiées de Idaho Falls, Idaho, à la même destination, soit une distance de 1,510 milles, au même taux.

Outre le fait que les marchandises en provenance de Détroit tombent sous un tarif de zone sur lequel la Commission n'exerce aucune autorité, on peut faire

observer qu'on n'a nullement démontré que ce tarif était déraisonnable. Il serait manifestement illogique de tenter d'établir un taux par mille basé sur les tarifs par groupe.

(3) *Quelle concurrence existe-t-il et quels résultats dommageables découlent de cette concurrence? La Michigan Sugar Co. vs la C.W. & L.E. Ry. Co., 11 C.R.C., 353.* A la page 372, il est dit:—

. . . il est très bien établi dans les témoignages qu'il n'existe pas de concurrence entre le produit raffiné de la *Dominion Sugar Company* et celui de la compagnie requérante. Vu qu'il n'existe pas de concurrence, on ne saurait prétendre que la compagnie de chemin de fer entrave en aucune façon la vente du sucre raffiné.

Villes de Toronto et de Brampton contre le P.-C. et le G.-T., 11 C.R.C., 370. A la page 375, le commissaire en chef Mabee déclare:—

Je ne crois pas que la différence de tarif entraîne des conséquences funestes puisque personne n'en souffre. . . Puisque ni les individus ni les endroits n'en souffrent, quelle différence peut bien faire l'écart des tarifs?

Le Board of Trade de Kelowna contre la Cie du P.-C., 15, C.R.C., 411:—

On ne saurait alléguer l'existence d'une distinction injuste quand les mêmes circonstances et conditions n'existent pas et ne sauraient exister.

La Guest Fish Co. contre la Compagnie de messageries Dominion 18 C.R. C., 1:—

Ce n'est pas faire une distinction injuste que d'exiger une taxe plus base pour le transport de marchandises à un endroit qu'à un autre, quand il n'existe pas de concurrence entre les deux.

La Spanish River Pulp & Paper Mills, Ltd., supra, à la page 109:—

On a signalé que la simple allégation de l'existence d'une différence de tarif ne prouve pas l'existence d'une distinction injuste ou de préférence indue. Pour faire reposer la responsabilité sur la compagnie de chemin de fer, il faut que le requérant établisse *prima facie* l'existence d'une distinction injuste.

La *Don Valley Paper Company,* représentée par la requérante, se livre surtout à la fabrication de cartons et de papiers rigides. Au nom de la compagnie de chemin de fer, M. Watson insiste, à la page 1460, où il est question des tarifs applicables aux pâtes de bois canadiennes, sur la concurrence des marchés. Il déclare que les Etats-Unis étant le grand marché des fabricants de pâte et de papier, les chemins de fer ont compris la nécessité d'établir pour les producteurs canadiens un tarif qui leur permettrait d'accroître leur rendement et de faire concurrence aux producteurs américains.

A la page 1471-1474, le commissaire en chef suppléant demande au représentant de la requérante quelle était la nature de la concurrence, s'il en existait, entre Columbus, Ohio, endroit que l'on dit être favorisé, et Toronto. Le requérant déclara que le client de Columbus se trouvait dans une situation plus avantageuse que celui de Toronto par suite de la différence de tarif, mais elle ne fournit pas de preuve concrète permettant d'en venir à une conclusion quant à l'effet de cette concurrence sur l'achat et la vente du produit fabriqué par la firme qu'il représente.

Voici la situation résumée dans les Témoignages (Vol. 452, pp. 1476-1477):

Le CHEF ADJOINT: Je ne sais pas s'il est nécessaire d'étudier ce que l'on pourrait faire si l'on était sur le qui-vive. Mais, monsieur Killingray, je veux bien comprendre ce que vous dites de la situation créée par la concurrence. D'abord, au sujet des expéditions de pâte de bois à Colombus, Ohio, vous ne pouvez nous dire quel est le prix payé par le producteur de Columbus, mais vous déclarez que, en raison de la différence de 1½ cents dans les tarifs, ou était-ce là une différence, l'acheteur de Columbus peut élever le prix d'un cent et demi et que, en conséquence, le consommateur de Columbus doit payer un cent et demi de plus.

M. KILLINGRAY: Oui, monsieur.

LE CHEF ADJOINT: Ensuite, quant à la concurrence au Canada, si je comprends bien, vous prétendez que les producteurs américains nous font concurrence dans le commerce des calendriers et autres choses de ce genre, mais vous ne pouvez nous dire quelle concurrence existe, s'il en existe, dans la vente du carton fabriqué à Columbus ou autres endroits et expédié au Canada?

M. KILLINGRAY: Non.

(4) *Tarifs des Etats-Unis*: Le requérant, comme on l'a déjà signalé, a fait plusieurs comparaisons avec les tarifs des Etats-Unis. On a fait allusion au tarif entre Bathurst et Toronto comparé à celui de Bathurst à Buffalo. La distance de Bathurst à Toronto est de 856 milles; le tarif est de 34½ cents. De Bathurst à Buffalo, par voie de la ligne dans laquelle le Canadien-National est intéressé, la distance est de 959 milles et le tarif de 33 cents.

Quant au tarif sur la pâte de bois expédiée du Canada aux Etats-Unis, la compagnie de chemin de fer déclare que la situation est toute différente. On affirme que l'immense développement de l'industrie en ces récentes années a eu pour résultat d'établir un écart énorme entre la production et la consommation au Canada, et, conséquemment, pour aider le producteur canadien à trouver un débouché aux Etats-Unis et à faire concurrence entre le Canada et les Etats-Unis, tarifs quelque peu plus bas que les tarifs en vigueur au Canada. Entre Bathurst et Buffalo, distance de 959 milles le tarif est de 33 cents. A Buffalo, nos produits font concurrence à ceux de la *New England Mills* et ceux des pays scandinaves, les tarifs en vigueur étant les suivants:

De	Routes	A Buffalo	
		Milles	Tarif
Woodlawn, Me.	M. C., Portland, Me., B. & M., Mechanicville, N.Y., D. & H. Binghampton, N.Y., Erie R.R.	892	32
	Me. C., Portland, Me., B. & M. Rotterdam Jct., N.Y., N.Y.C	823	
Great Works, Pa.	Me. C., Portland, Me., B. & M. Mechanicville, N.Y., D. & H., Binghampton, N.Y., Erie R.R	765	28½
	Me. C., Portland, Me., B. & M., Rotterdam Jct., N.Y., N.Y.C	696	
Rumford, Me.	Me. C., Portland, Me., B. & M., Mechanicville, N.Y., D. & H., Binghampton, N.Y., Erie R.R.	703	28½
	Me. C., Portland, Me., B. & M., Rotterdam Jct., N.Y., N.Y.C	634	
Berlin, N.H.	B. & M., Mechanicville, N. Y., D. & H., Binghampton, N.Y., Erie R.R	626	25½
	B. & M., Rotterdam Jct., N.Y., N.Y.C	557	
Mount Tom, Mass.	B. & M., Mechanicville, N.Y., D. & H., Binghampton, N.Y., Erie R.R	460	25
	B. & M., Rotterdam Jct., N.Y., N.Y.C	391	
Carthage, N.Y.	New York Central Railroad	225	15½
Import			
Boston, Mass.	B. & M., Rotterdam Jct., N.Y., N.Y.C	476	23
New York, N.Y.	New York Central Railroad	437	23
	Erie Railroad	423	
Philadelphia, Pa.	Pennsylvania Railroad	416	26½
	Pennsylvania Railroad, N.Y.C	.....	
Baltimore, Md.	Pennsylvania Railroad	396	26½
	Pennsylvania Railroad—N.Y.C	.....	

Pour les raisons données ci-après, il paraît inutile de s'étendre longuement sur la question des tarifs des Etats-Unis. S'occupant du tarif de Bathurst et laissant de côté la question des tarifs des Etats-Unis, le requérant allégua, en

réponse au commissaire en chef suppléant, que le tarif de Bathurst à Toronto devrait être comparativement plus bas que celui de Saint-Jean à Toronto; mais il ajouta qu'il ne savait pas quelle devrait être la différence.

Le représentant du chemin de fer déclare, à la page 1463, que de Bathurst à Toronto, une distance de 856 milles, le tarif est de 34½ cents et de Saint-Jean à Toronto, une distance de 822 milles, le tarif est le même. Il est tenu compte de la voie plus courte du Pacifique-Canadien.

Au cours de l'audition le commissaire en chef suppléant étudia le fait que les chemins de fer Nationaux imposent un tarif de 33 cents entre Buffalo et Bathurst comparé à un tarif de 34½ cents entre Bathurst et Toronto. Dans le tableau précité on indique la distance en milles des endroits qui expédient des produits à Buffalo et auxquels endroits les chemins de fer Nationaux entrent en concurrence. Ce qui influe sur ces zones ce sont le moindre parcours et le tarif s'y rattachant. Pour les expéditions de Bathurst à Buffalo, une distance de 959 milles, les chemins de fer Nationaux doivent faire concurrence au tarif exigé de Woodland, Me., à 823 milles de distance, lequel est de 32 cents. Par le Canadien-National, soit une distance de 67 milles de plus que de la zone de Woodland, le tarif est plus élevé d'un cent.

Dans les représentations faites de temps à autre à la Commission, on soutient que les tarifs américains doivent être pris comme une base raisonnable, quand ces tarifs sont plus bas que les tarifs canadiens. Dans la cause de la *Manitoba Dairymen's Assn. vs Dominion and Canadian Northern Express Cos., 14 C.R.C.*, à la page 149, il est dit:

> D'après l'interprétation que je donne à la Loi des chemins de fer, on doit trouver au Canada une base raisonnable pour les tarifs canadiens.

A la page 148 du même jugement, dans le passage où il est question de distinction injuste, il est déclaré que la Commission a déjà soutenu:

> que là où les marchandises sont transportées par deux lignes différentes, on ne saurait alléguer que la différence dans les tarifs milliaires constitue une preuve *prima facie* de favoritisme et que cet argument a un poids spécial quand on compare les tarifs de chemin de fer qui ne relèvent pas de la Commission.

Dans la cause de *Riley vs Dominion Express Company, 17 C.R.C.*, à la page 115, il est déclaré:

> Les tarifs établis aux Etats-Unis ne sont pas nécessairement des tarifs raisonnables à moins que les circonstances ne soient identiquement les mêmes.

Dans la cause des *Tarifs télégraphiques, 20 C.R.C., 1,* il est dit, à la page 6:

> La comparaison des tarifs des Etats-Unis avec ceux du Canada vaut au point de vue renseignement, mais elle n'est pas conclusive. Les premiers ne sont pas nécessairement une base raisonnable pour les derniers.

V

Tel qu'exposé dans la déclaration du requérant, le trafic en question couvrait une période d'approvisionnement de trois ans. Il n'est pas dit si toutes les marchandises transportées pendant cette période étaient comprises. La Commission ne possède aucun renseignement quant au volume de trafic qui serait affecté.

Sous l'empire du tarif en question, qui s'applique à quatre provinces, des marchandises sont expédiées de cinquante-huit endroits à 105 destinations diverses. Les endroits de provenance sont partagés comme suit: Nouvelle-Ecosse, 7; Nouveau-Brunswick, 4; Québec, 31; Ontario, 16. Les endroits de destination sont comme suit: Nouvelle-Ecosse, 6; Nouveau-Brunswick, 4; Québec, 51; Ontario, 44.

Dans les représentations soumises il y a pénurie de détails au sujet des conditions au Canada touchant le chargement, les recettes par wagon-mille ou tonne-mille et tout autre facteur que devrait contenir une demande d'abaissement de tarifs. On n'a présenté aucun détail, au point de vue du trafic canadien, quant à l'équité des tarifs. On l'a démontré, la portée des tarifs est vaste. La Commission ne possède aucun chiffre indiquant la quantité de marchandises auxquelles les tarifs s'appliquent. Les tarifs sont de portée générale; cependant on n'a pas formulé de plainte de caractère général. La Commission ne possède aucun renseignement indiquant le volume de trafic du requérant qui serait affecté par les tarifs revisés qu'il demande.

On n'a pas formulé de plainte générale. Toutefois, les divers tarifs ont été de temps à autre l'objet de remaniements. On ne saurait modifier les tarifs d'un nombre restreint d'endroits d'expédition à un nombre limité d'endroits de destination sans porter atteinte aux intérêts d'autres endroits qui ne se sont pas fait entendre.

A mon avis, la Commission devrait écarter cet aspect de la requête. Elle pourrait émettre une ordonnance déclaratoire relativement à la légalité des tarifs en question.

REQUÊTE DU BOARD OF TRADE DE MOOSE-JAW RELATIVEMENT AU CROISEMENT ET AU RACCORDEMENT DES CHEMINS DE FER NATIONAUX ET DU PACIFIQUE-CANADIEN.

Jugement du commissaire en chef adjoint en date du 3 novembre 1926 et approuvé par M. le commissaire Boyce. Jugement dissident de M. le commissaire Oliver.

Les questions précitées furent l'objet d'une enquête préliminaire; des correspondances furent ensuite échangées par les parties intéressées. Le 21 juin 1926, le secrétaire du Board of Trade de la ville de Moose Jaw écrivit à la Commission demandant copie des autres correspondences échangées. La compagnie du Pacifique-Canadien écrivit à la Commission le 24 juin déclarant que ses représentations avaient été communiquées au Board of Trade de Moose Jaw. Pendant la dernière semaine de juin la Commission reçut copie des accords concernant les voies d'évitement sur les rameaux "L", "K" et "H". On en avait fait la demande antérieurement.

Certaines firmes de la ville de Moose Jaw ont demandé un raccordement direct de rameaux industriels et de voie de garage particulières avec les chemins de fer Nationaux. Cette demande, accompagnée d'une lettre du président du Board of Trade, fut transmise à la Commission. Le président déclare dans sa lettre que les firmes mentionnées représentent tous les expéditeurs. Pour résumer, la lettre expose clairement que la demande est la conséquence d'une décision prise par le Board of Trade.

Après avoir fait connaître la condition des voies, les prétendus retards et les économies qui découleraient d'un raccordement, la requête ajoute:

> Vu les conditions précitées, les soussignés invoquent les articles 252 et 253 de la Loi des chemins de fer, chap. 68 des Statuts revisés du Canada, 1919, et ses modifications pour demander à la Commission des Chemins de fer l'émission d'une ordonnance
>
> (*a*) permettant le croisement de l'embranchement d'Outlook du Pacique-Canadien par les voies des chemins de fer Nationaux à un endroit indiqué sur le plan annexé;
>
> (*b*) décrétant que les lignes ou voies des chemins de fer Nationaux soient directement raccordées aux rameaux industriels indiqués sur le plan annexé afin de permettre le passage des locomotives, wagons et trains des voies des chemins de fer Nationaux aux dits rameaux, et décrétant de plus le maintien et l'emploi du dit raccordement; et
>
> (*c*) ordonnant au Pacifique-Canadien de permettre aux chemins de fer Nationaux de pratiquer un service d'aiguillage sur les dits rameaux industriels et voies particulières pour le transfert des marchandises en provenance ou à destination des lignes des chemins de fer Nationaux.

Annexée à la correspondance reçue du Board of Trade se trouve une copie authentique que la résolution n° 701, adoptée par le conseil de ville de Moose-

Jaw le 1er juin 1925. Le greffier de la ville communiqua cette résolution à la Commission le 3 juin 1925. Après avoir formulé la requête précitée la résolution ajoute:—

> Il est donc résolu que le conseil de la ville de Moose Jaw est favorable à la pétition soumise à la Commission; il consent à ce que les voies municipales sises dans les limites de la ville soient disponibles pour l'exécution du projet soumis;
>
> Il est de plus résolu que le conseil est d'avis qu'en acquiesçant à la dite requête la Commission ferait bénéficier la ville de grands avantages et il demande que la Commission entende sans tarder la requête des pétitionnaires.

Le rôle principal fut joué par le Board of Trade, représenté par un avocat à l'audition. La ville était également représentée par son avocat.

La requête demandait, entre autres choses, l'émission d'une ordonnance autorisant les chemins de fer Nationaux à croiser l'embranchement d'Outlook du Pacifique-Canadien. L'avocat des chemins de fer Nationaux formula à l'audition une requête verbale à cet effet; il présenta subséquemment une requête écrite.

L'avocat du Board of Trade déclara que la requête demandant l'émission d'une ordonnance permettant aux chemins de fer Nationaux de pratiquer un service direct d'aiguillage avec les voies industrielles de la ville ne s'appliquait pas à toutes les voies mais aux trois principales seulement. Les voies industrielles mentionnées à l'audition sont les rameaux "L", "K" et "H", auxquels on conserve ici la même désignation. Voici une description des rameaux "L", "K" et "H", le dernier étant situé le plus au nord.

Le rameau "L" part de l'embranchement d'Outlook du Pacifique-Canadien, à la 10e avenue, N.-O., se dirigeant ensuite vers l'est le long de la ruelle de l'îlot 13, croisant la 9e avenue et longeant la ruelle de l'îlot 70, croisant la 8e avenue, N.-O., longeant ensuite la ruelle de l'îlot 71, croisant la 7e avenue, N.-O., longeant la ruelle de l'îlot 72, croisant la 6e avenue et longeant la ruelle de l'îlot 73, et se terminant au côté ouest de la 5e avenue, N.-O.; il y a aussi des embranchements au sud dans les îlots 13, 70, 71, 72 et 73 et aussi un embranchement au nord dans l'îlot 72.

Le rameau "K" part de l'embranchement d'Outlook du Pacifique-Canadien à l'ouest de l'îlot 19, près de l'endroit où la rue Fairford aboutit à l'emprise de la compagnie de chemin de fer, longeant ensuite la ruelle de l'îlot 19, croisant la 9e avenue et longeant ensuite la ruelle de l'îlot 100, puis croisant la 7e avenue, N.-O., longeant la ruelle de l'îlot 99, croisant la 6e avenue, N.-O., longeant la ruelle de l'îlot 98, croisant la 5e avenue, N.-O., longeant la ruelle de l'îlot 97 et se terminant au côté ouest de la 4e avenue, il y a un embranchement dans l'îlot 19, trois dans l'îlot 101, trois dans l'îlot 100, trois dans l'îlot 99, un dans l'îlot 98 et un dans l'îlot 97.

Le rameau "H" part de la ligne principale du Pacifique-Canadien, un peu à l'ouest du ruisseau du Tonnerre, se dirigeant ensuite vers le nord-est, croisant l'emprise du Pacifique-Canadien et la rue Manitoba, allant vers l'est et traversant les lots 38 et 29 de l'îlot 128, longeant ensuite la ruelle de l'îlot 128, croisant la 4e avenue, longeant la ruelle de l'îlot 127, croisant la 3e avenue, N.-O., longeant la ruelle de l'îlot 126, croisant la 2e avenue, N.-O., longeant la ruelle de l'îlot 125, croisant la 1ère avenue, N.-O., et longeant la ruelle de l'îlot 124 puis se terminant au côté ouest d'une ruelle allant du nord au sud à l'arrière des lots qui font face à la rue Main, côté nord. Le rameau "H" a les embranchements suivants: 1 se rendant à la propriété de la *Robin Hood Mills,* 1 à l'îlot 128, 2 à l'îlot 127; 2 à l'îlot 126; 1 à l'îlot 125 et 1 à l'îlot 124.

Tout en appuyant cette partie de la requête, l'avocat des chemins de fer Nationaux contesta la nécessité, d'après la Loi des chemins de fer, de faire approuver la chose.

On allégua, en substance, que les voies industrielles visées étaient la propriété de la ville de Moose Jaw et que la ville avait le droit de permettre aux

chemins de fer Nationaux de s'en servir et que rien dans la Loi des chemins de fer ne pouvait l'empêcher de négocier un accord à cet effet.

Les chemins de fer Nationaux admirent l'absolue nécessité d'obtenir la permission de croiser l'embranchement d'Outlook du Pacifique-Canadien afin d'avoir accès aux rameaux industriels "L", "K" et "H". L'avocat du Board of Trade déclara que sa réclamation dépendait entièrement de la permission que l'on accorderait ou que l'on refuserait aux chemins de fer Nationaux de croiser l'embranchement d'Outlook. En tant qu'il s'agit du croisement de l'embranchement d'Outlook, les chemins de fer Nationaux s'en remirent entièrement à la Commission pour la protection dont ils pourraient avoir besoin, si on accordait l'objet de la requête.

La requête allègue que, si l'on permet aux chemins de fer Nationaux de pratiquer un raccordement avec les rameaux "L", "K" et "H", il en résultera une économie de temps et d'argent. L'avocat du Board of Trade admit franchement que ce qui était désiré c'était d'éviter les frais d'aiguillage.

Le Pacifique-Canadien contesta la question d'économie et de nombreux témoignages furent entendus sur le sujet. Les parties présentèrent, en outre, des représentations écrites et on leur donna l'occasion de vérifier ces représentations et de donner les explications jugées nécessaires.

Le Pacifique-Canadien s'opposa à l'exploitation commune des rameaux, méthode qui deviendrait nécessaire si on accordait l'objet de la requête.

Le fonctionnement du projet, d'après les suggestions faites, fut expliqué en détail. Toutefois, on ne fait que l'effleurer ici, parce que la question primordiale c'est de déterminer quelle est la compétence de la Commission en la matière. On a soigneusement étudié les décisions antérieures de la Commission portant sur des questions de même nature et on a examiné les prétentions des parties relativement aux contrats ci-visés. La question soulève un problème très épineux.

Dans la présente cause, l'emprise n'est pas la propriété du Pacifique-Canadien. Les ruelles et rues de la ville sont grevées de servitudes, dans la plupart des cas; en d'autres cas mentionnés plus loin, on a présenté des requêtes à la Commission pour forcer un chemin de fer qui exploitait un rameau, en vertu d'une entente, à prolonger ce service à un endroit plus éloigné. La requête ne vise pas à demander à la Commission de permettre ni d'ordonner au Pacifique-Canadien de faire le service des rameaux jusqu'à un endroit plus éloigné, mais de permettre également aux chemins de fer Nationaux de faire le service desdits rameaux.

Le rameau "K" fut construit en vertu d'un accord intervenu entre la compagnie du Pacifique-Canadien, d'une part, et la ville de Moose-Jaw, de l'autre part, le 24 décembre 1906. La disposition usuelle relative au loyer se trouve incorporée dans l'accord, et le loyer annuel est de $108.73. On trouve certaines modifications au texte imprimé de l'accord, certains paragraphes, désignés plus loin, étant biffés.

Aux termes du paragraphe 5 de l'accord, lequel remplace le paragraphe 6 du texte imprimé, sans différence dans la phraséologie, il est stipulé que "le temps et la manière de faire usage de ladite voie d'évitement devront être réglementés par les fonctionnaires de la compagnie de chemin de fer, pourvu, toutefois, que le service ne soit pas interrompu au détriment des intérêts de la deuxième partie (à savoir la ville de Moose Jaw)."

Le paragraphe 6 se trouve dans la formule ordinaire d'accord, sauf que le numéro est changé, le texte imprimé portant le n° 7. Il stipule que la compagnie de chemin de fer pourra, en tout temps, pendant la durée de l'accord, se servir de ladite voie d'évitement pourvu que la partie de deuxième part n'en ait pas besoin. On a réservé à la compagnie de chemin de fer le droit de permettre l'usage de la voie de garage à toutes les autres parties, pourvu qu'on ne le fasse pas au détriment des intérêts de la partie de deuxième part. Pour ce service il devra être payé à la partie de seconde part une compensation raisonnable.

Si la compagnie de chemin de fer et la partie de seconde part y peuvent s'entendre sur le chiffre de la compensation, la question sera réglée par la Commission. Ces dispositions traitent des droits réservés à la compagnie de chemin de fer.

A la place du paragraphe 11 du texte imprimé de l'accord concernant les voies de garage, on a substitué un paragraphe écrit à la machine portant le n° 10 et stipulant que:—

> Les droits et privilèges de la partie de seconde part ne pourront, en vertu du présent accord, être transférés ou sous-loués, ni en entier ni en partie, sauf avec le consentement écrit de la compagnie de chemin de fer; et au cas où l'on opérerait le transfert ou la location sans le consentement écrit, le présent accord pourra, au gré de la compagnie de chemin de fer, être abrogé à compter de la date du dit transfert ou de la dite location.

Le paragraphe 11 du texte imprimé stipule que si la compagnie de chemin de fer refuse son consentement audit transfert sans raisons valables, la partie de seconde part aura le droit, "au cas où la compagnie de chemin de fer refuserait son censentement audit transfert ou à ladite location, d'en appeler à la Commission". On constatera qu'au paragraphe 10 du présent accord on a biffé la disposition permettant d'en appeler à la Commission.

Le paragraphe 12 du texte imprimé devient le paragraphe 11. Il y est stipulé que si le loyer n'a pas été payé en entier ou en partie depuis deux mois, il sera loisible à la compagnie de chemin de fer, après avis écrit, de discontinuer de faire le service de ladite voie de garage. Il n'est pas question d'appel à la Commission dans ce paragraphe.

Le paragraphe 13 du texte imprimé est biffé; c'est le paragraphe qui stipule que l'une ou l'autre des parties aura le droit de mettre fin au présent accord avec la permission de la Commission, moyennant un préavis par écrit.

L'avocat du Board of Trade déclara que le rameau "K" fut prolongé en vertu d'un accord en date du 14 juin 1911 et que la ville contribua aux frais de construction et qu'elle payait un loyer de $39.79. L'avocat de la ville présenta les copies demandées des accords concernant les rameaux "K", "L" et "H". Le prolongement précité n'est pas mentionné dans les accords concernant les voies de garage.

Le rameau "H" fut construit conformément à un accord intervenu le 29 juin 1912 entre la compagnie du Pacifique-Canadien et la ville de Moose-Jaw. La formule soumise est la reproduction de la formule d'accord relative aux voies de garage déjà construites. Le loyer annuel était de $321.98. On fait usage de la formule imprimée, vu qu'il n'existe pas les mêmes différences que dans l'accord relatif au rameau "K". Cette formule contient les dispositions ordinaires relatives aux voies de garage, à savoir:

(1) Les époques auxquelles on pourra se servir de la dite voie de garage et la manière d'en faire usage seront réglementées par les fonctionnaires de la compagnie de chemin de fer, pourvu, toutefois, que l'usage de ladite voie de garage pour le commerce de la partie de seconde part ne soit pas interrompu;

(2) La compagnie de chemin de fer pourra en tout temps, pendant la durée du présent accord, se servir de la dite voie de garage, pourvu, comme il est dit plus haut, que la partie de seconde part n'en ait pas besoin;

(3) La compagnie de chemin de fer pourra permettre l'usage de la dite voie de garage par d'autres compagnies, pourvu que tel usage n'entrave pas l'usage de la dite voie de garage pour le commerce de la partie de seconde part et moyennant le versement d'une compensation raisonnable à la partie de seconde part, telle compensation devant être déterminée par la compagnie de chemin de fer et la partie de seconde part et en cas de désaccord, par la Commission;

(4) Les droits et privilèges de la partie de seconde part ne pourront, aux termes du présent accord, être transférés ou sous-loués, en entier ou en partie, sauf avec le consentement écrit de la compagnie de chemin de fer; mais la

compagnie ne devra pas refuser son consentement sans raisons valables; et la partie de seconde part, au cas de refus, pourra en appeler à la Commission;

(5) Il est stipulé qu'on pourra mettre fin à l'accord si le loyer n'est pas payé;

(6) Et il est également prévu que l'on pourra en aucun temps mettre fin à l'accord avec la permission de la Commission après en avoir donné avis.

L'accord relatif au rameau "L" a été intervenu le 20 juin 1912 entre la compagnie du Pacifique-Canadien et la ville de Moose-Jaw. Cet accord stipule que le loyer annuel sera de $166.57. On s'est servi de la formule imprimée ordinaire. Cette formule contient les dispositions usuelles dont les plus importantes ont été résumées dans les détails donnés relativement aux rameaux précédents.

La Commission a émis les ordonnances suivantes relativement aux rameaux en cause:

Rameau "K".—Les ordonnances n° 2679 du 15 mars 1907 et n° 14930 du 2 octobre 1911.

Rameau "L".—Les ordonnances n° 7263 du 11 juin 1909, n° 11479 du 25 août 1910, n° 18760 du 20 février 1913 et n° 34990 du 3 mais 1924.

Rameau "H".—L'ordonnance n° 17506 du 17 septembre 1912.

Une question à déterminer c'est la situation faite à la Commission par les dispositions des accords relatifs aux voies de garage. Jusqu'à quel point, en vertu de ces accords, la Commission a-t-elle le pouvoir de sanctionner, de diriger et de contrôler? Les dispositions des accords relatifs aux voies de garage peuvent, pour ce qui concerne la Commission et ses pouvoirs, être résumées comme suit:

(*a*) Entreprendre la construction d'une voie de garage aux termes ci-après énumérés, auxquels la compagnie de chemin de fer a donné son consentement, *sujet à l'approbation de la Commission des chemins de fer du Canada.*

Rameau "K"—la partie soulignée est textuelle.
Rameau "L"—la partie soulignée est textuelle.
Rameau "H"—la partie soulignée n'est pas textuelle (cette formule d'accord ne vise pas une voie déjà construite).

(*b*) Les travaux de construction de ladite voie devront être accomplis et tous les matériaux....seront fournis par la partie de seconde part, le tout à la satisfaction de la compagnie de chemin de fer et de la *Commission.*

Rameau "K"—la partie soulignée est biffée.
Rameau "L"—la partie soulignée est textuelle.
Rameau "H"—la partie soulignée n'est pas textuelle.

(*c*) La partie de seconde part remboursera à la compagnie de chemin de fer tous les frais et déboursés occasionnés à la compagnie de chemin de fer par suite de toute ordonnance ou recommandation de la *Commission*....

Rameau "K"—la partie soulignée est biffée.
Rameau "L"—la partie soulignée est textuelle.
Rameau "H"—la partie soulignée est textuelle.

(*d*) La partie de seconde part ne pourra ériger ou permettre d'ériger aucun bâtiment ou ouvrage, ni les tolérer si l'érection en était faite, ni permettre de placer des matériaux, en violation de la loi ou des ordonnances de la Commission.

Rameau "K"—la partie soulignée est biffée.
Rameau "L"—la partie soulignée est biffée.
Rameau "H"—la partie soulignée est biffée.

(*e*) La compagnie de chemin de fer peut permettre l'usage de la dite voie par d'autres compagnies pourvu qu'une compensation convenable soit versée à la partie de seconde part, la dite compensation devant être déterminée par la compagnie de chemin de fer et la partie de seconde part *ou, au cas de désaccord, par la Commission.*

Rameau "K"—la partie soulignée est textuelle.
Rameau "L"—la partie soulignée est textuelle.
Rameau "H"—la partie soulignée est textuelle.

(*f*) Les droits et privilèges conférés à la partie de seconde part par le présent accord ne pourront être transférés ou sous-loués, soit en entier soit en partie, sauf avec le consentement écrit de la compagnie de chemin de fer; mais la compagnie de chemin de fer ne devra pas refuser son consentement sans raisons valables; et au cas de refus par la compagnie de chemin de fer la partie de seconde part aura le droit *d'en appeler à la Commission.*

Rameau "K"—la partie soulignée est biffée.
Rameau "L"—la partie soulignée est textuelle.
Rameau "H"—la partie soulignée est textuelle.

(*g*) De plus, les deux parties auront le droit en aucun temps *avec la permission de la Commission,* de mettre fin au présent accord...

Rameau "K"—la partie soulignée est biffée.
Rameau "L"—la partie soulignée est textuelle.
Rameau "H"—la partie soulignée est textuelle.

La chose a été signalée, les rameaux en cause nécessitent l'usage des rues et ruelles de la ville, et on a allégué que le Pacifique-Canadien n'a aucun droit à la propriété des rues et ruelles de la ville. L'avocat des chemins de fer Nationaux affirment que ces voies appartiennent à la ville et que cette dernière peut en disposer à son gré sauf selon les restrictions contenues à l'accord.

De plus, l'avocat des chemins de fer Nationaux affirme que s'il n'est pas de la compétence de la Commission de lui permettre l'usage des voies en cause, il n'est pas plus de sa compétence de lui interdire cet usage.

A la page 3115, Vol. 447, l'avocat des chemins de fer Nationaux s'exprime de la façon suivante. Parlant des rameaux "K", "L" et "H", il déclare:—

> Les citoyens de Moose-Jaw ont conclu un accord et maintenant ils veulent en conclure un autre. Qu'est-ce qui peut les en empêcher? J'aimerais le savoir. Nous consentons parfaitement à opérer un raccordement avec les voies de la ville de Moose-Jaw, et nous aimerions obtenir la permission prescrite à l'article 252 de la Loi des chemins de fer; je comprends que cette permission nous est nécessaire et nous voulons être autorisés à croiser l'embranchement d'Outlook suivant les conditions voulues quant à la protection. . .
> Si la Commission nous autorise à croiser l'embranchement d'Outlook, nous conclurons un accord avec la ville de Moose-Jaw, que vous l'autorisiez ou non. Nous n'avons pas de crainte quant au sens de la loi sur ce point, mais nous croyons que vous devriez prendre cette attitude, à cause des prescriptions de l'article 252.

Nous l'avons signalé, les représentations faites à la Commission semblent incomplètes pour ce qui est des prolongements des différents rameaux et des accords spéciaux s'y rattachant. Toutefois, d'après les renseignements fournis à la Commission, il semble que ceci ne modifie aucunement la situation résultant des accords.

Les tribunaux se sont prononcés sur les pouvoirs de la Commission relativement aux embranchements, faisant la distinction avec la construction forcée.

La substance de l'article 185 de la loi de 1919, se retrouvent aux articles 226 de la loi de 1906 et 176 de la loi de 1903. L'article 176 de la loi de 1903 est un article nouveau.

Dans la cause de la *Blackwoods and Manitoba Brewing and Malting Co. vs les chemins de fer Nationaux et la ville de Winnipeg, 44 S.C.R., 92,* on a soutenu que la Commission des chemins de fer du Canada n'avait pas le pouvoir (sauf dans le cas d'expropriation ou avec le consentement du propriétaire) d'ordonner qu'un rameau industriel particulier, construit et exploité aux termes d'un accord intervenu entre une compagnie de chemin de fer et le propriétaire d'un terrain sur lequel on a construit ledit rameau, lequel sert uniquement aux fins dudit propriétaire, soit également utilisé et exploité comme un embranchement du chemin de fer auquel il est raccordé.

Dans la cause de la *Clover Bar Coal Co. vs Humberstone, Grand Trunk Pacific Railway and Clover Bar Sand and Gravel Cos., 45 S.C.R., 346,* on a soutenu que, nonobstant les dispositions d'un accord en vertu duquel un rameau industriel particulier a été construit et droit a été donné à la compagnie de chemin de fer de s'en servir pour ses expéditions propres ou les expéditions de personnes autres que les propriétaires du terrain sur lequel le rameau est construit, la Commission des chemins de fer du Canada n'a pas le pouvoir, sauf lorsqu'il y a expropriation ou compensation, d'ordonner, par suite d'une requête formulée en vertu de l'article 226 de la Loi des chemins de fer (R.S.C., 1906, chap. 37), la construction et l'exploitation d'un prolongement audit rameau comme embranchement du chemin de fer auquel il est raccordé.

Une question semblable a été soulevée dans la cause de *Boland vs la Compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc, 18 C.R.C. 60.* On dit à la page 64:

> Je suis d'avis qu'une construction exécutée en vertu d'une ordonnance émise sous l'empire des dispositions de l'article 222 n'est pas *ipso facto* la propriété du chemin de fer. Quelque puisse être pour la compagnie de chemin de fer l'effet de telle ordonnance, elle ne saurait affecter le titre des autres intéressés ni transporter au chemin de fer le droit qu'ils ont à la propriété de l'emprise sur laquelle le rameau est construit. Bien qu'il se puisse que l'article vise à permettre l'acquisition de l'emprise par la compagnie de chemin de fer, la chose ne peut se faire qu'après entente avec le propriétaire ou après le versement d'une compensation fixée d'après les stipulations de la loi. Il n'a été rien fait de semblable dans les présentes circonstances.

La substance des décisions est qu'un rameau construit aux termes des dispositions de l'article 222 (181 de la loi actuelle) ne devient pas partie du chemin de fer quand l'embranchement en cause est construit en collaboration, selon qu'il a été mentionné plus haut.

Les décisions établissent que pour qu'un embranchement construit de consentement mutuel, fasse partie d'un chemin de fer, il faut recourir à l'expropriation; c'est-à-dire que le chemin de fer agissant au nom de la partie intéressée peut prendre des mesures en vue de l'expropriation de l'embranchement et de son incorporation dans son propre réseau. A moins qu'il n'y ait expropriation, la Commission n'a pas le pouvoir d'ordonner le prolongement d'un rameau qui n'a pas été construit sous l'empire des dispositions obligatoires. Suivant les décisions, l'embranchement ainsi situé ne fait pas partie du chemin de fer.

L'article 180 de la Loi des chemins de fer prévoit la construction des embranchements. La construction peut être entreprise, la compagnie de chemin de fer ayant la faculté d'acquérir le terrain et de compléter les travaux. D'autre part, un embranchement peut être construit si un individu en désire un pour des fins industrielles. Dans ce cas, si le chemin de fer et le requérant s'entendent, la ligne peut être construite en collaboration. Parlant de questions résultant de la négociation d'un accord relatif à la construction de rameaux industriels, la Commission, après avoir souligné le fait qu'un embranchement construit aux termes d'un tel accord ne fait pas partie du chemin de fer, ajoute:

> . . . Quant aux conditions de construction d'un embranchement, il semble que les dispositions contenues dans un accord n'influent pas nécessairement sur les conditions contenues dans un autre accord. . . Un point également essentiel c'est de savoir si la Commission a la compétence voulue pour faire la revision demandée des conditions. . . Si la Commission n'en a pas le pouvoir, en vertu des articles concernant les embranchements,

de fixer les termes de la construction en collaboration et les frais d'entretien, alors elle n'a pas le pouvoir de reviser les conditions convenues et fixées dans le contrat.
Carroll Bros. vs. Grand-Tronc, 28 C.R.C., 35, à la page 41-42.

On avait déjà signalé, dans le même jugement, à la page 40, que la Commission n'avait pas, en vertu des articles concernant les embranchements, le pouvoir d'ordonner la construction d'un embranchement pour les fins d'une industrie. C'est sous l'empire de l'article concernant la construction obligatoire qu'une telle initiative peut être prise.

Dans une représentation écrite se rapportant à un autre sujet, l'avocat des chemins de fer Nationaux, parlant de l'interprétation qu'il donnait à l'accord concernant les voies industrielles et des pouvoirs de la Commission en la matière, déclara:

> . . . mais la Commission a décidé au début et elle a toujours maintenu qu'elle n'a pas le pouvoir d'approuver les accords relatifs aux voies industrielles ni d'en modifier les conditions en aucune façon, à moins que les dits accords ne contiennent des stipulations dont l'effet serait de compromettre la sécurité du public, domaine dans lequel la Commission a des pouvoirs absolus.

Le rameau, construit en vertu d'un accord, ne faisant pas partie du chemin de fer, ces pouvoirs que la Commission peut exercer sont nécessairement des pouvoirs réservés. Sur ce point on peut se reporter aux dispositions déjà résumées. Le paragraphe (*a*), on l'a indiqué, prévoit l'approbation de la Commission. D'après les décisions, l'approbation ne saurait impliquer que l'embranchement fasse partie du chemin de fer. Que doit considérer la Commission avant d'accorder ladite approbation? Dans la Loi des chemins de fer de 1903, à l'article 175, alinéa 4, il est fait mention des conditions auxquelles la Commission, si elle est satisfaite, peut approuver un embranchement, quand demande en est faite:

> . . . la Commission, si elle est satisfaite que l'embranchement est nécessaire dans l'intérêt public ou pour accroître les facilités commerciales et si elle est satisfaite de l'emplacement de l'embranchement et des pentes et courbes indiqués aux plan, profil et cahier de référence, peut. . . autoriser la construction de l'embranchement.

Les mêmes stipulations se retrouvent dans la Loi des chemins de fer de 1919, article 182.

Résumons les conditions nécessaires pour que la Commission accorde son consentement. Elle doit être satisfaite

(*a*) que l'embranchement est nécessaire dans l'intérêt public;
(*b*) ou qu'il accroîtra les facilités commerciales;
(*c*) et qu'il répond aux exigences du génie.

Cette disposition, d'après les décisions et à défaut des réserves mentionnées dans l'accord, n'accorde pas à la Commission le pouvoir de déclarer qu'un autre chemin de fer pourra faire le service sur l'embranchement approuvé.

Les réserves contenues aux paragraphes (*b*) à (*g*), inclusivement, ne s'appliquent pas à la requête présentée à la Commission.

La requête présentée par le Board of Trade et appuyée par la ville, contient trois parties intimement liées entre elles. Les chemins de fer Nationaux approuvent deux aspects de la requête. Le point contesté, c'est le service à donner sur les rameaux désignés. S'il n'était pas question du service sur ces rameaux, la nécessité de la requête ne serait pas apparente. La Commission n'a pas le pouvoir d'ordonner au Pacifique-Canadien de permettre aux chemins de fer Nationaux de faire le service des rameaux "K", "L" et "H". Tant qu'on n'aura pas modifié la loi, si la chose devenait nécessaire, de façon à donner à la Commission le pouvoir d'accorder l'objet de la requête, je ne crois pas que la Commission soit justifiable d'étudier les aspects secondaires de la requête, à savoir: le raccordement avec les rameaux et le croisement de l'embranchement d'Outlook.

Le COMMISSAIRE OLIVER:

Le jugement du commissaire en chef adjoint, approuvé par le commissaire Boyce, a été rendu le 3 novembre 1926.

Le jugement commence par l'exposé suivant:

Requête du Board of Trade de Moose-Jaw, Sask.,
(*a*) demandant l'émission d'une ordonnance autorisant les chemins de fer Nationaux à croiser l'embranchement d'Outlook du Pacifique-Canadien;
(*b*) demandant la permission d'établir une voie directe reliant la ligne des chemins de fer Nationaux aux rameaux industriels et voies particulières de Moose-Jaw;
(*c*) demandant l'émission d'une ordonnance contraignant le Pacifique-Canadien de permettre aux chemins de fer Nationaux d'opérer le service d'aiguillage sur les rameaux industriels et les voies particulières. Dossier 6713.114.
Requête des chemins de fer Nationaux demandant la permission de croiser l'embranchement d'Outlook du Pacifique-Canadien, tel qu'indiqué sur le plan déposé. Dossier 34251.

Voici le dernier paragraphe du jugement:

La requête présentée par le Board of Trade et appuyée par la ville contient trois parties intimement liées entre elles. Les chemins de fer Nationaux approuvent deux aspects de la requête. Le point contesté c'est le service à donner sur les rameaux désignés. S'il n'était pas question du service sur ces rameaux, la nécessité de la requête ne serait pas apparente. La Commission n'a pas le pouvoir d'ordonner au Pacifique-Canadien de permettre aux chemins de fer Nationaux de faire le service des rameaux "K", "L" et "H". Tant qu'on n'aura pas modifié la loi, si la chose devenait nécessaire, de façon à donner à la Commission le pouvoir d'accorder l'objet de la requête, je ne crois pas que la Commission soit justifiable d'étudier les aspects secondaires de la requête, à savoir: le raccordement avec les rameaux et le croisement de l'embranchement d'Outlook.

Voici l'interprétation que je donne au paragraphe cité plus haut:

(1) La Commission n'a pas le pouvoir d'ordonner au Pacifique-Canadien de permettre aux chemins de fer Nationaux d'utiliser les rameaux industriels "K", "L" et "H".
(2) Par conséquent, l'émission d'une ordonnance permettant aux chemins de fer Nationaux de croiser l'embranchement d'Outlook du Pacifique-Canadien de façon à permettre aux premiers d'atteindre commodément les rameaux en question ne serait pas justifiable.

Si cette interprétation est exacte il m'est impossible d'approuver le jugement du commissaire en chef adjoint et du commissaire Boyce pour les raisons que je vais m'efforcer d'exposer et d'expliquer.

La ville de Moose Jaw occupe un point important de la ligne principale du Pacifique-Canadien. La ligne du "Soo", de Chicago et Saint-Paul fait raccordement avec la ligne principale du Pacifique-Canadien à quelques milles à l'est de la ville; l'embranchement d'Outlook du Pacifique-Canadien se dirige vers le nord-ouest et atteint la ligne principale à Edmonton; l'embranchement de Shaunavon va dans une direction sud-ouest jusqu'à Lethbridge. L'embranchement Melville-Regina des chemins de fer Nationaux passe par Moose Jaw et se rend jusqu'à Riverhurst au croisement de la Saskatchewan sud; on en poursuit la construction jusqu'à la ligne des chemins de fer Nationaux entre Saskatoon et Calgary. Il existe sans doute nombre d'embranchements secondaires et de raccordements des deux réseaux outre ceux déjà mentionnés. Ces raccordements favorables font de Moose Jaw un endroit propice pour les entreprises de distribution, tant industrielles que commerciales. Naturellement, ceux qui dirigent les affaires de la ville ont toujours désiré l'amélioration des conditions favorisant la réception et la distribution des marchandises quand l'occasion se présentait.

Le fait que la ville de Regina, la capitale de la province, située à 40 milles à l'est de la ligne principale du Pacifique-Canadien et possédant des raccordements avec les chemins de fer Nationaux et avec plusieurs embranchements du Pacifique-Canadien et des chemins de fer Nationaux, rivalise avec Moose Jaw pour le transport des marchandises provenant de la partie sud de la province, démontre l'importance pour cette dernière ville de ne pas rester inactive. Le territoire desservi par les chemins de fer rayonnant de Moose Jaw pourrait l'être

également bien par ceux qui ont Regina comme centre et *vice versa*. Dans les circonstances, le trafic provenant de Moose Jaw dépend nécessairement de la promptitude du service, lequel à son tour dépend de la régularité, de la rapidité du service et des frais d'exploitation des trains à destination ou en provenance de ladite ville.

La gare du Pacifique-Canadien est sise au centre de la ville de Moose Jaw La principale partie commerciale de la ville se trouve au nord de la ligne principale; elle est à peu près également partagée par la rue Main, qui va de la gare dans une direction nord. Les parcs du chemin de fer sont à l'ouest de la gare. Les premières firmes qui reçoivent ou qui distribuent des marchandises et les maisons industrielles furent établies au nord des voies du Pacifique-Canadien, dans un lopin commençant deux rues à l'ouest de la rue Main et se prolongeant vers l'ouest le long des parcs du Pacifique-Canadien.

Une importante maison d'exportation, la Robin Hood Mills, est située à six rues à l'ouest de la rue principale et au nord de la voie principale du Pacifique-Canadien. L'embranchement d'Outlook du Pacifique-Canadien laisse la voie principale entre la huitième et la neuvième rue à l'ouest de la rue principale et traverse la partie ouest de la cité dans une direction nord-ouest.

Dans le but, sans doute, d'attirer la distribution et les industries vers la cité et en second lieu pour les induire à s'établir dans la partie ouest, au nord du chemin de fer Pacifique-Canadien, où la majeure partie des maisons d'affaires est déjà située, la ville conclut un arrangement avec le Pacifique-Canadien en vertu duquel la ruelle mitoyenne entre les rues High et Fairford, une certaine distance à l'ouest de la rue principale, était affectée au passage d'un rameau de l'embranchement Outlook du chemin de fer Pacifique-Canadien. En vertu d'un arrangement en date du 24 décembre 1906, la ville paya pour le terrassement et les traverses du rameau et loua les rails nécessaires, attaches et matériel d'aiguillage du Pacifique-Canadien au prix de $108.73 par année. Par un arrangement subséquent, en date du 14 juin 1911, le rameau fut prolongé plus à l'est, dans la même ruelle. La ville paya au chemin de fer $549.00 pour le coût de la construction et débourse $39.79 pour l'usage des rails, attaches, etc. A l'audition et dans les documents versés au dossier, cette voie est désignée comme rameau "K".

L'arrangement entre la cité et la compagnie de chemin de fer concernant le rameau "K", n'est pas tout à fait conforme aux termes ordinaires d'un arrangement de voie industrielle et le rameau lui-même n'est pas un rameau industriel ordinaire. Un arrangement de voie d'accès a pour but de permettre à une entreprise industrielle ou commerciale qui n'est pas située sur la voie principale d'un chemin de fer, d'obtenir à cette voie un accès suffisamment facile pour lui permettre de transiger sur un pied d'égalité ou aussi près que possible d'égalité, avec d'autres entreprises situées sur cette voie ferrée. La cité n'est pas une entreprise industrielle ou commerciale. La voie n'a pas été construite pour lui permettre de recevoir ou d'expédier des marchandises d'aucune sorte. C'était à toutes fins et intentions un chemin de fer séparé et construit par la cité pour permettre à des entreprises industrielles ou commerciales privées, situées sur le rameau ou sur des embranchements qui s'y trouvent reliées, d'expédier à des conditions favorables de cette partie de la cité, et, ceux qui dirigeaient l'administration de la cité à cette époque la considéraient des plus désirables dans l'intérêt général de la cité.

La preuve que l'arrangement de 1906 n'est pas un arrangement ordinaire de voie d'accès apparaît clairement dans la différence des termes de l'arrangement ordinaire de l'article 10, qui se lit comme suit:—

10. Que les droits et privilèges de la partie de la deuxième part (la cité) en vertu de cet arrangement ne seront pas transférés ou sous-loués, soit en tout ou en partie, si ce n'est avec le consentement écrit de la Compagnie de chemin de fer; et, dans le cas de transfert

ou de louage, sans le dit consentement par écrit, le présent arrangement deviendra, au gré de la Compagnie de chemin de fer, abrogé et de nul effet, aussitôt et après la date de tel transfert ou louage.

L'article concernant l'arrangement ordinaire des voies d'accès, qui est remplacé par le précédent et qui apparaît dans l'arrangement concernant les autres rameaux "H" et "L", mis en considération, se lit comme suit:—

Que les droits et privilèges de la partie de la deuxième part, en vertu de cet arrangement, ne sont pas transférés ou sous-loués, soit en tout ou en partie, si ce n'est avec le consentement écrit de la Compagnie de chemin de fer; pourvu que la Compagnie de chemin de fer ne refuse pas son consentement à ce transfert sans raison valable et suffisante et que la partie de la deuxième part aura le droit, au cas où la Compagnie de chemin de fer refuserait son consentement à ce transfert, d'en appeler à la Commission.

On remarquera que la question du droit d'affermage ou, en d'autres termes, du droit de permettre l'exploitation par une autre compagnie de chemin de fer est la caractéristique importante de cet article, et bien que la méthode pourvue pour régler une dispute en cas d'affermage soit différente de celle d'une voie d'accès ordinaire, s'appliquant aux rameaux "H" et "L", en autant qu'il y a une différence, cela confirme plus parfaitement le droit absolu de propriété de la cité sur le rameau en question. La Commission a le pouvoir, aux termes de l'arrangement entre la cité et le chemin de fer Pacifique-Canadien, de refuser le droit de laisser affermer les rameaux "L" et "H", mais n'a pas ce pouvoir aux termes de l'arrangement du rameau "K".

La Commission signifia son assentiment au premier arrangement du rameau "K", le 15 mars 1907, et l'arrangement pour son prolongement le 2 octobre 1911.

Afin qu'on ne mette pas en doute les droits de la ville à construire des voies ferrées, ou des rameaux dans ses limites, dans l'accomplissement du but en vue lors de la construction du rameau "K", la Législature de la Saskatchewan, en 1912, adopta une loi dont nous citons ci-après l'article n° 3:—

(3) La cité (Moose Jaw) a par les présentes l'autorisation et le pouvoir de construire, bâtir et exploiter ou de conclure un arrangement avec n'importe quelle compagnie de chemin de fer pour faire construire, bâtir et exploiter un rameau ou des voies ferrées commerciales, dans n'importe quelle partie de ladite cité, et de relier cette voie ou de la faire relier aux réseaux principaux ou à une voie de n'importe quelle ligne de chemin de fer construite et exploitée dans la cité de Moose Jaw; conformément, toutefois, aux règlements et à la surveillance de la commission des chemins de fer, et, pour les fins de construction, la cité de Moose Jaw aura et possédera tous les droits d'expropriation accordés aux cités en vertu de la Loi des cités, en rapport avec toute propriété qui peut à l'heure actuelle ou en aucun temps par la suite être expropriée en vertu de cette loi; pourvu que les plans pour toute voie de chemin de fer construite en vertu de cet article aient, au préalable, reçu l'approbation du ministre des Chemins de fer de la Saskatchewan.

Cette loi donnait, en pratique, à la cité, le statut d'une compagnie de chemin de fer, concernant les rameaux à construire dans ses propres limites, soit construits avant l'adoption de la Loi, comme dans le cas du rameau "K", ou comme dans celui des rameaux "H" et "L" construits après l'adoption de la loi. Au point de vue légal, le droit de la cité portant sur ces rameaux, différait essentiellement de celui se rattachant aux rameaux construits en vertu des arrangements ordinaires de voies d'accès.

La loi reçut sa sanction le 13 mars 1912. En juin de cette année-là, il y eut un arrangement de fait entre la cité et le chemin de fer Pacifique-Canadien pour la construction des rameaux "H" et "L". Dans les deux cas, les arrangements furent approuvés par la Commission.

Le rameau "L" quittait l'embranchement Outlook à un point plus à l'ouest que celui du rameau "K" et, se dirigeant vers l'est, passait par la ruelle mitoyenne entre les rues Fairford et Ominica, sur une distance de six rues.

Le rameau "H" quittait la voie principale du Pacifique-Canadien à un endroit près des moulins Robin Hood, et à peu près six rues à l'ouest de la rue principale. Après avoir traversé la rue Manitoba qui aboute à la propriété du

réseau principal du Pacifique-Canadien, il entre dans la ruelle mitoyenne, entre les rues Manitoba et River, suivant la ruelle dans la direction est, sur une longueur de cinq rues ou à une distance d'un terrain de la rue principale.

Lorsque la voie du Grand-Tronc-Pacifique (maintenant le Canadien-National) atteignit Moose-Jaw, un arrangement de correspondance fut conclu par lequel les wagons arrivant par les voies du Canadien-National, étaient aiguillés sur des voies de chargement exploitées par le Pacifique-Canadien au coût d'environ $10.00 par wagon. Un état soumis à l'audition indique que pour les 16 mois, du 1er janvier 1924 au 31 mai 1925, les chemins de fer Nationaux avaient perçu des expéditeurs de Moose-Jaw, pour aiguilllage opéré par le chemin de fer Pacifique-Canadien, presque $17,000 et en plus, il y avait des frais additionnels au montant de $14,500 qui furent absorbés par les chemins de fer de l'Etat sur les wagons venant des endroits où il existait de la concurrence. De plus, il fut établi en faveur des requérants, que, si la requête était accordée, le Canadien-National placerait, sans frais additionnels d'aiguillage, tel que réclamé par les expéditeurs, les wagons entrant dans la cité sur leurs propres lignes.

Les requérants déclarèrent qu'il se produisait souvent des délais indus, dans le placement des wagons arrivés par le Canadien-National, ce qui nuisait sérieusement au prompt service requis pour permettre aux industriels et aux distributeurs de Moose-Jaw de soutenir la concurrence de leurs riveaux dans des conditions qu'ils prétendent avoir droit de réclamer. On cite des cas de délais. Un wagon prit deux jours à se rendre à Moose-Jaw, venant de Coppen, distance de 119 milles, et il fallut au moins 5 jours pour l'aiguiller à son point de chargement. Un wagon venant du lac Snipe, distance de 361 milles, expédié le 5 arriva le 7, et n'atteignit son point de chargement que le 10. Un wagon de Riverhurst, à une distance de 72 milles, est expédié le 29 janvier. Il arrive le 31 janvier, et n'est placé à son quai de chargement que le 6 février. La longueur du trajet à l'aiguilllage était d'environ huit milles et demi et les mouvements nombreux et compliqués. On a étudié minutieusement les causes du retard à placer les wagons, à l'audition et dans les documents versés au dossier: dans certains cas ces documents sont appuyés d'affidavit. Le paragraphe 25 des documents déposés par le président de la Chambre de commerce de Moose-Jaw, en date du 20 novembre 1925, se lit comme suit:—

> Nous prétendons, messieurs, que la preuve déjà faite est concluante et démontre que le chemin de fer Pacifique-Canadien, non seulement ne donne pas un service raisonnable au sujet des wagons soumis à l'aiguillage, mais cette compagnie ne donne pas pour ces wagons un un service égal à celui donné pour ses propres wagons, et, nous prétendons en plus que les délais se rapportant au service actuel d'aiguillage de ces wagons est une menace pour le commerce des expéditeurs et consignataires qui se fient à ce service.

Si cela peut avoir une influence sur le jugement, je dois dire que dans mon opinion, le bien-fondé des plaintes des requérants quant à la négligence du service a été établi; mais, je ne considère pas qu'il soit nécessaire d'établir ce fait pour que cette demande soit admise. A cet effet, je désire attirer l'attention sur l'article 253 de la Loi des chemins de fer, en vertu duquel la requête de la cité de Moose-Jaw est faite. Il se lit:—

> (1) Lorsque les lignes ou les voies d'une compagnie de chemin de fer sont coupées ou croisées par les lignes ou par les voies d'une autre compagnie, ou lorsqu'on lui demande l'autorisation de faire un passage ou un croisement, ou lorsque les voies ou les lignes de deux compagnies différentes traversent la même cité, ville ou le même village, ou y pénètrent, la Commission peut, à la demande de l'une des compagnies, ou d'une municipalité ou d'un autre corps public, ou de personnes intéressées, ordonner que les lignes ou les voies de ces chemins de fer soient ainsi raccordées, au point ou près du point de passage ou de croisement ou dans ou près de la cité, ville ou du village, de manière à permettre le passage sûr et convenable des locomotives, wagons et trains, des voies ou des lignes d'un chemin de fer sur les voies ou sur les lignes d'un autre, et que ce raccordement soit entretenu et utilisé.
>
> (2) Par son ordonnance, relative à ce raccordement, ou subséquemment s'il y a lieu, la Commission peut déterminer quelle ou quelles compagnies ou autres corporations ou

personnes doivent défrayer l'établissement et l'entretien de ces raccordements, et dans quelles proportions, et elle peut aussi déterminer à quelles conditions les voyageurs et les marchandises doivent être par ce moyen transférées des lignes d'un chemin de fer aux lignes d'un autre.

L'alinéa (3), continuation de l'article que l'on vient de citer, expose les conditions dans lesquelles doit se faire l'exploitation conjointe d'une voie ferrée lorsqu'une compagnie détient ses pouvoirs d'une Législature et une autre de l'autorité fédérale.

Nulle part dans cet alinéa, on ne trouve une suggestion à l'effet que le raccordement des voies qui est fait pour la convenance des expéditeurs dans le manutentionnement de leur trafic dépendra de l'efficacité ou de l'insuffisance du service donné par l'un ou par l'autre des chemins de fer concernés.

Il est vrai que "la Commission peut" accorder l'ordonnance demandée et l'on conclut de là qu'elle peut "ne pas l'accorder." Comme il n'y a pas de conditions de posées dans cette requête, il me semble que l'intérêt de la Commission, dans le cas présent, est de décider des détails et de faire la répartition du coût, une fois qu'elle est satisfaite que cette requête est fondée et n'a rien de déraisonnable. Dans mon opinion, l'article prévoit que chaque fois qu'un service conjoint est raisonnable et désirable, dans la pratique, il sera du devoir de la Commission de se rendre à la requête de l'une des diverses parties intéressées.

La cité de Moose Jaw est propriétaire de la voie ferrée des rameaux "K", "H" et "L", et la Chambre de commerce représentant les industriels et les distributeurs de la cité qui doivent se servir de ces voies, réclame une ordonnance de la part de la Commission afin de relier ces rameaux aux voies du Canadien-National en vertu de l'article 253 de la Loi des Chemins de fer, cité plus haut. Les Chemins de fer Nationaux sollicitent la permission de la Commission d'établir les raccordements demandés par la cité et la Chambre de commerce et de traverser l'embranchement Outlook du Chemin de fer canadien du Pacifique. La requête des Chemins de fer Nationaux est présentée en vertu de l'article 252 de la Loi des Chemins de fer, qui se lit comme suit:—

(1) Aucun croisement ou raccordement de lignes ou de voies de chemin de fer appartenant à différentes compagnies, qu'elles relèvent par ailleurs du Parlement du Canada ou non ne peut être établi avant que la permission en ait été obtenue de la Commission, ainsi que prescrit ci-après.

(2) La compagnie qui demande pareille permission doit présenter à la Commission un plan et un profil du croisement ou du raccordement désiré, et les autres plans, dessins et devis descriptifs, que la Commission peut en chaque cas, ou par règlement, exiger.

Les alinéas (3), (4) et (5) donnent les détails de construction qui relèvent des pouvoirs de la Commission.

Le plan soumis par les chemins de fer de l'Etat est identique à celui qui a été soumis par la cité et la Chambre de commerce. Il indique un rameau quittant l'embranchement du Canadien-National qui atteint l'élévateur du gouvernement fédéral à l'ouest de la ligne Outlook du Pacifique-Canadien. Ce rameau traverse la ligne Outlook près du point où le rameau "K" laisse ce dernier. A une courte distance après avoir traversé la ligne Outlook, il rejoint le rameau "K". Le plan indique un raccordement à établir entre les rameaux "K" et "L" par une ligne qui quitte "K" environ une rue à l'est de la ligne Outlook. Un raccordement est effectué avec le rameau "H" au moyen d'une ligne qui quitte "K" près des moulins Robins Hood. Il existe aussi un raccordement séparé pour aller à ces minoteries. On n'a pas soulevé d'objection contre le projet de construire ces raccordements ni contre le croisement suggéré de la ligne Outlook. Le trafic sur cette ligne est un convoi de passagers par jour, le dimanche excepté, en plus des trains de marchandises.

Le Chemin de fer canadien du Pacifique s'est opposé à cette requête lors de l'audition publique de Moose-Jaw et depuis l'audition par des documents versés au dossier de la Commission. Dans un volumineux mémoire en date du 21 mai,

1926, l'avocat du chemin de fer canadien du Pacifique présente un précis du plaidoyer de cette Compagnie et dans une lettre qui l'accompagne demande à la Commission de trancher la question conformément aux faits. Le mémoire, tel que je le comprends, est à l'effet que:—

(1) Ce rameau "K" ne peut être tenu que pour un embranchement du Pacifique-Canadien aux fins de cette requête, et

(2) que l'exploitation conjointe projetée comporte une complication de nos services, laquelle, qu'on nous permettre de le dire, ne serait pas seulement injustifiable, mais intolérable.

Je ne trouve pas que l'argument apporté à l'appui du titre de propriété du Pacifique-Canadien au rameau "K" soit bien convaincant, surtout en regard de l'article 10 de l'accord intervenu entre la cité et le chemin de fer canadien du Pacifique, concernant l'exploitation du rameau, dans lequel le droit de la cité à sous-louer (permettre l'exploitation conjointe) à une autre compagnie, est reconnu libre de toute ingérence de la part de toute autre autorité. Si la compagnie était propriétaire du rameau, sans aucun doute possible, la ville ne pourrait le louer. Le chemin de fer peut, s'il lui plaît, au cas où la ville sous-loue le droit d'exploitation du rameau "K" se désister de l'arrangement; mais il n'a pas d'autre recours en vertu de celui-ci, vu qu'il n'est pas le propriétaire.

Cependant, il ne me semble pas que les accords relatifs aux rameaux, quels qu'ils soient ou aient été, aient une grande importance pour les fins de cette requête. Si les trois rameaux étaient en fait la propriété du chemin de fer Pacifique-Canadien, la Commission aurait encore, dans mon opinion, le pouvoir d'ordonner le raccordement demandé, quitte à fixer les conditions sur la responsabilité de la Commission.

A l'appui de cette opinion, je désire citer l'article 193 de la Loi des chemins de fer:—

(1) La compagnie peut s'approprier, utiliser ou occuper tous les terrains appartenant à une autre compagnie de chemin de fer, et se servir et jouir, en totalité ou en partie, de l'emplacement de la voie, des voies, des installations de têtes de ligne, des gares et stations ou emplacements de gares et de stations d'une autre compagnie de chemin de fer; elle a et peut exercer pleins droits et pouvoirs de faire circuler et d'exploiter ses trains sur toute partie du chemin de fer d'une autre compagnie, subordonnément toujours à l'approbation préalable de la Commission et à toute ordonnance que peut rendre ou instructions que peut donner la Commission au sujet de l'exercice, de la jouissance ou de la restriction de ces pouvoirs ou privilèges.

(3) Si les parties ne s'entendent pas sur l'indemnité, la Commission peut, par ordonnance, déterminer le montant de l'indemnité à payer en considération des pouvoirs et privilèges ainsi accordés.

La permission accordée à un chemin de fer de se servir de la voie ferrée d'un autre avec l'approbation de la Commission des chemins de fer n'est limitée par les termes d'aucun bail ou arrangement, ou d'aucune autre manière que ce soit. La Commission a le pouvoir absolu d'autoriser la prise de possession. L'alinéa (3) de l'article 193 pourvoit amplement à l'ajustement de la compensation, par une ordonnance de la Commission, s'il y a des droits lésés ou des torts causés. Il n'existe pas de disposition en vertu de laquelle la compagnie qui doit consentir à l'utilisation de sa voie ferrée par un autre chemin de fer peut maintenir aucune objection qu'elle pourrait avoir contre tel usage. Dans ce cas-là, la propriété de la voie ou des voies affectées, ou les termes et conditions de leur application ou exploitation ne peuvent avoir aucun effet pour empêcher d'accéder au raccordement et à l'usage de la voie demandé par la cité de Moose-Jaw, la Chambre de commerce de Moose-Jaw, et les chemins de fer Nationaux du Canada.

Quant à la deuxième prétention du chemin de fer Pacifique-Canadien, à l'effet que la permission demandée ne devrait pas être accordée parce qu'elle est injustifiable et constitue un dérangement intolérable des services efficaces actuellement rendus par ce chemin de fer, il est à prévoir qu'il surgira sans doute des

difficultés au cours de l'exploitation conjointe, difficultés qui ne se produisent pas lorsqu'une voie est au service d'un seul chemin de fer. Malgré cela, il est clair que la Loi des chemins de fer donne à entendre que les avantages dont peut bénéficier le public doivent l'emporter sur les désavantages qui pourraient en résulter pour la compagnie de chemin de fer. Les industries et les entreprises de distribution de Moose-Jaw constituent les premiers points de contact entre les chemins de fer et le public à même cette ville desservi. Tous sont apparemment unanimes dans leur opinion que le service conjoint réclamé serait à l'avantage du public. Leur conviction à ce sujet les a portés à invoquer formellement les dispositions de la Loi des chemins de fer et les pouvoirs de la Commission en vertu de cette Loi, afin d'obtenir tout l'avantage qui pourrait en résulter. Si les chemins de fer sont construits et exploités pour donner un service public, je ne crois pas devoir maintenir les objections du chemin de fer canadien du Pacifique au sujet des difficultés inhérentes à toute exploitation conjointe sur une voie simple.

Le 9 février 1926, à la demande du Pacifique-Canadien, la Commission émit une ordonnance n° 37320, par laquelle, ce chemin de fer était autorisé à diriger ses trains sur des rameaux des Chemins de fer Nationaux du Canada dans la cité de Kingston, Ont., désignés sous les noms de rameaux Cohen et Crawford, à des conditions devant être établies entre les deux chemins de fer, ou à défaut d'entente, par une ordonnance subséquente de la Commission.

En vertu des termes de l'ordonnance, le chemin de fer canadien du Pacifique avait la permission de se servir de ces rameaux immédiatement. Il n'y eut pas de délai pour l'utilisation pendant que l'on élabora l'accord intervenu entre les compagnies de chemin de fer.

Cette ordonnance fut émise le 15 décembre 1925, à la suite de l'audition publique à Ottawa, présidée par le commissaire en chef adjoint et à laquelle les chemins de fer Nationaux du Canada, propriétaires des lignes auxquelles les rameaux étaient reliés, s'opposèrent à l'approbation de la requête.

Il fut impossible aux compagnies de chemin de fer de s'entendre quant aux termes de l'exploitation conjointe, et ces termes ne furent définitivement réglés que par une ordonnance n° 37744 de la Commission, en date du 16 juin 1926. Les deux chemins de fer s'opposèrent aux conditions imposées par la Commission, mais malgré leurs objections les rameaux sont maintenant exploités conjointement aux conditions ci-dessus.

En réalité, les Chemins de fer Nationaux étaient propriétaires de la voie ferrée à laquelle les rameaux étaient reliés. Un des rameaux était la propriété de la maison d'affaires qu'il déservait. L'autre entreprise avait élevé le terrassement et fourni les traverses, mais payait un loyer annuel aux Chemins de fer Nationaux pour l'usage des rails, attaches et aiguillages, etc. Tous les deux se trouvaient liés en vertu de l'arrangement des voies d'évitement avec les Chemins de fer Nationaux, moyennant la sanction régulière de la Commission. L'ordonnance de février 1926, permettant l'usage de ces rameaux au Pacifique-Canadien, fut accordée parce que ces deux industries désiraient un service direct de la part du Pacifique-Canadien, service que cette compagnie était prête à donner.

Le chemin de fer Pacifique-Canadien obtint le droit de se servir de ces deux rameaux, bien qu'il ne pût s'y rendre autrement qu'en passant sur la voie du Canadien-National. Alors le Pacifique-Canadien utilisait cette voie jusqu'à la gare de Kingston, en vertu d'un permis de circuler, on prétend que ce permis ne conférait pas le droit de desservir les rameaux, et ce service des rameaux est assuré seulement en vertu des termes imposés par la Commission.

Ce droit de se servir de ces rameaux industriels du Canadien-National fut accordé par la Commission au Pacifique-Canadien en vertu des dispositions de l'article 193 de la Loi des chemins de fer et conformément à la politique de permettre l'usage conjoint des voies industrielles, telle qu'exprimée dans l'article 253 de la Loi.

Il m'a été impossible de trouver soit dans les dossiers de l'audition, soit dans les documents versés par la suite, une suggestion de la part du Pacifique-Canadien à l'effet que l'exploitation conjointe de ces deux rameaux était une ingérence ou "injustifiable" ou intolérable, relativement au service qui était déjà donné sur ces voies ferrées par les Chemins de fer Nationaux. Sur ces lignes du Canadien-National à Kingston, le Pacifique-Canadien jouissait déjà des mêmes droits d'aiguillage que le Canadien-National possède maintenant sur les voies de la cité de Moose-Jaw (pas du Pacifique-Canadien). Mais les entreprises établies sur ces voies désiraient un service direct du Pacifique-Canadien. Comme, dans ces circonstances, la Commission avait accordé au chemin de fer Pacifique-Canadien un service direct sur les rameaux du Canadien-National à Kingston, il m'est impossible de trouver une raison pour refuser au Canadien-National le droit d'assurer un service semblable sur les rameaux de la cité qui sont reliés aux voies du Pacifique-Canadien à Moose-Jaw. Cela s'appliquerait même si les rameaux appartenaient au Pacifique-Canadien, au lieu d'appartenir à la ville, comme dans ce cas-ci.

En ce qui a trait à la conclusion du Commissaire en chef adjoint que—

> La Commission n'a aucun pouvoir pour décider le fond même de la question comportant un ordre au Pacifique-Canadien de permettre au Canadien-National de se servir des rameaux "K", "L" et "H",

il m'est impossible d'accepter cette conclusion, parce que dans mon opinion,—

(1) La requête de Moose-Jaw remplit les conditions exigées dans l'article 253 de la Loi des chemins de fer;

(2) Les termes de l'article donnent plein pouvoir à la Commission de régler cette situation, comme on l'a reconnu à l'audition et qu'il appert aux documents versés au dossier;

(3) Je ne trouve rien au dossier de l'audition, ni dans les documents versés au dossier, ni dans les termes de la Loi, à mon sens, qui, à un degré quelconque, enlève à la Commission le pouvoir d'accorder cette requête;

(4) Le mot "peut" est employé dans la Loi pour définir les pouvoirs et les devoirs de la Commission en cette matière, mais dans mon opinion, le contexte indique que si les conditions sont telles qu'exposées dans l'article,—et elles existent effectivement dans ce cas-ci,—la Commission "doit" agir dans ce sens.

Les derniers mots du jugement du Commissaire en chef adjoint sont les suivants:—

> Jusqu'à ce qu'on ait effectué un changement de statut, s'il en est besoin, qui légalement permettra d'accorder le service demandé sur les voies, je ne crois pas que la Commission soit justifiée de considérer l'aspect secondaire de cette requête, i.e., la requête concernant un raccordement avec les rameaux et celle à l'effet de croiser l'embranchement Outlook.

C'est un refus final de permettre au Canadien-National de croiser l'embranchement Ooutlook, tel que demandé par les chemins de fer Nationaux. A moins que cet embranchement ne puisse être croisé par les Canadien-National, les raccordements avec les rameaux "K", "L" et "H", désirés par la cité de Moose-Jaw et par la Chambre de Commerce de cette cité, ne peuvent être effectués. Le refus de permettre ce croisement sera selon toute apparence maintenu jusqu'à ce qu'on ait fait certains changements suggérés, mais à mon sens encore bien indéfinis, dans le mode de propriété ou d'exploitation, ou peut-être dans les deux à la fois, des rameaux en question. Quel changement ou mode de changement croit-on qu'il faudra effectuer avant qu'on accède au croisement, ou comment pourra-t-on opérer tel changement? Il m'a été jusqu'ici impossible de le déterminer. Je vais par conséquent m'efforcer de définir la situation tel qu'elle m'apparaît.

Le Canadien-National désire croiser l'embranchement d'Outlook afin d'être relié directement au rameau "K" de la cité. La cité est propriétaire du terrain sur lequel le rameau est construit. La cité a payé tous les frais de terrassement et a fait poser les traverses. Elle loue les rails, attaches et aiguillages, etc., du

Pacifique-Canadien. La cité a été autorisée en vertu d'un statut provincial à construire, posséder, exploiter ou louer ce rameau, ainsi que les autres qui font partie de la requête. Le droit de la cité de sous-louer l'exploitation du rameau "K" à tout autre chemin de fer est tout au plus sujet à annulation, par le Pacifique-Canadien, de son engagement actuel avec la cité, ce qui signifie que le Pacifique-Canadien cesserait d'exploiter ce rameau. Si la cité est prête à accepter cette alternative, alors il n'y a plus rien qui empêche de sous-louer le rameau "K" aux chemins de fer Nationaux. Les témoignages déposés à l'audition à Moose-Jaw et les documents versés au dossier, dans mon opinion, constituent, au delà de tout doute, une requête à l'effet de faire ordonner par la Commission l'établissement d'un raccordement, tel que prévu par l'article 253 de la Loi des chemins de fer.

C'est seulement en vertu des termes de la loi provinciale, qui place les voies construites par la cité de Moose-Jaw sous "les règlements et la surveillance de la Commission des chemins de fer" que la Commission a juridiction ou un contrôle sur l'exercice des droits de la cité en ce qui concerne le rameau "K". Il est juste de croire que la Législature qui a adopté la loi afin de permettre à la cité d'assurer des voies de transport aux manufacturiers et aux marchands, n'a pas songé pour un instant que la commission exercerait ce pouvoir pour priver la cité de la plénitude des bénéfices qu'elle peut tirer de la loi et des dépenses encourues en vertu de cette loi. Il me semble qu'un amendement à la loi provinciale, soustrayant ces rameaux aux règlements et à la surveillance de la Commission, serait un moyen efficace de sortir de la situation créée par le jugement qui nous occupe. Mais, il ne me semble pas qu'il soit nécessaire d'avoir recours à une telle mesure pour permettre à la ville de tirer parti des rameaux qu'elle a construits.

La requête du Canadien-National à l'effet de croiser l'embranchement Outlook est présentée en vertu de l'article 252 de la Loi des chemins de fer, déjà cité:—

> Aucun croisement ou raccordement de lignes ou de voies de chemin de fer appartenant à différentes compagnies, qu'elles relèvent par ailleurs du Parlement du Canada ou non, ne peut être établi avant que permission en ait été obtenue de la Commission, ainsi que prescrit ci-après.

La partie suivante de l'article donne les conditions en vertu desquelles la Commission peut accorder la permission d'effectuer une traversée, mais elle ne limite aucunement le pouvoir de la Commission de refuser cette permission.

Sans le moindre doute, la Commission a le pouvoir en loi d'empêcher le prolongement de toute ligne de chemin de fer ou embranchement de manière à le faire traverser par toute autre ligne ou tout embranchement de chemin de fer, avec ou sans raison donnée. De sorte que peu importe que la cité de Moose-Jaw insiste pour assurer aux maisons d'affaires un service concurrent sur les rameaux de chemin de fer construit avec l'argent de la cité, dans les ruelles de la cité, pour mieux servir les intérêts de la cité, la Commission a le pouvoir d'empêcher ce service de concurrence en refusant aux chemins de fer Nationaux la permission de croiser l'embranchement d'Outlook.

Il est évident, toutefois, qu'un tel pouvoir extraordinaire n'a pas été placé entre les mains de la Commission pour être exercé autrement que dans l'intérêt public, ce qui, encore une fois, est laissé au jugement de la Commission. Lorsque la cité de Moose-Jaw exprime en termes appropriés et précis, le désir d'obtenir un service concurrent par les chemins de fer de l'Etat, sur ses propres voies, à moins qu'on ne puisse lui refuser ce service concurrent pour des raisons définies et abondamment suffisantes, et je n'en trouve pas dans le jugement du Commissaire en chef adjoint ou autrement, il m'est impossible d'admettre que la Commission soit justifiée de refuser la requête.

Le pouvoir arbitral de refus accordé à la Commission, n'existe, dans mon opinion, que pour lui permettre de traiter à leur juste valeur les requêtes inutiles et mal fondées. S'en servir de telle manière qu'une cité ne pût tirer plein béné-

fice de sa propre administration et de ses propres dépenses d'argent, telle qu'autorisée par le corps législatif d'où elle tient ses pouvoirs, exige, il me semble une justification beaucoup plus solide et plus précise que celle que je trouve dans le jugement qui nous occupe, et dont je désire, avec tout le respect voulu, me désassocier complètement.

REQUÊTE DES FERMIERS-UNIS DU MANITOBA RELATIVE AU SERVICE DES TRAINS DU PACIFIQUE-CANADIEN À TILSTON

Jugement du commissaire en chef adjoint, en date du 11 novembre 1926, approuvé par le commissaire Boyce; le commissaire Oliver dissident.

Cette requête a été entendue devant les commissaires Boyce, Oliver et moi-même. A l'audition, on voulut savoir quel était le coût d'exploitation, et le chemin de fer fut invité à soumettre des chiffres touchant le trafic des passagers et des marchandises, les déboursés et le coût d'exploitation.

Le service actuel, au sujet duquel il s'élève des plaintes, est le suivant: un train mixte sur la subdivision Griffin, dans laquelle se trouve Tilston, quitte Lauder le mardi et le vendredi pour Alida et en revient le mercredi et le samedi. Les marchandises destinées à des endroits situés dans cette subdivision, expédiées de Brandon et Winnipeg le samedi après-midi sont, prétend la compagnie de chemin de fer, livrées le mardi après-midi et les marchandises expédiées le mercredi, des endroits sur la division Griffin, sont livrées à Brandon le vendredi. Les passagers, les bagages et le service de messageries quittant les gares de cette subdivision, pour l'Est, le mercredi et le samedi, font le raccordement à Lauder, pour l'est et l'ouest.

La requête est à l'effet que le service bihebdomadaire ne suffit plus et qu'il faut à l'avenir donner un service trois fois la semaine. On a prétendu que le service actuel causait du tort à la colonisation; que le service de courrier postal était pauvre; que les requérants étaient sacrifiés au bénéfice de l'embranchement Lyleton, qui jouit d'un meilleur service; qu'un meilleur service de messageries s'imposait pour faciliter l'expédition des œufs et de la crème; et les requérants sont d'opinion que les recettes de l'embranchement justifient un accroissement du nombre des trains. L'embranchement de Lauder à Alida, une distance de 53.9 milles, donne du service à une région de 10 milles au nord et au sud de la voie ferrée.

L'embranchement en question comprend la subvention Griffin. Les recettes-marchandises de cette subdivision, telles que contenues dans le dossier, s'élèvent à $188,893.71 pour l'année, tandis que les recettes provenant des passagers s'élèvent à $7,076.95. Dans l'opinion de la compagnie de chemin de fer, il en coûterait en plus $214.95 par semaine pour ajouter un train mixte, soit un total de $11,177.40 pour l'année.

En ce qui concerne la manutention des grains, les témoignages ne contiennent rien contre le service actuel. (Evid. vol. 448, page 3234.) C'est l'habitude du chemin de fer d'ajouter des trains lorsque le mouvement des grains l'exige.

Après avoir étudié la situation, le service du trafic de la Commission n'a pas cru devoir recommander un service trihebdomadaire durant l'année entière.

Le service d'exploitation de la Commission a étudié plus à fond les détails en question. Ledit service d'exploitation a émis le vœu qu'il conviendrait d'étudier le projet d'établir un service trihebdomadaire, du 1er septembre au 31 mars, au lieu de l'année complète, tel que requis tout d'abord.

Il y eut de la correspondance échangée avec le chemin de fer pour savoir pourquoi on ne donnait pas le service demandé. Dans sa réponse, la compagnie de chemin de fer prétendit que pour donner un service trihebdomadaire sur cette subdivision, il faudrait employer une autre locomotive et un nouvel équipage de train, parce qu'il serait impossible de faire le voyage supplémentaire avec les

hommes qui fournissent le service actuel sur la subdivision, en même temps que les services sur d'autres embranchements. La dépense additionnelle était évaluée à $859.80 par mois, ou à $6,018.60 pour la période de sept mois que l'on suggérait.

On fit observer que durant la période active du mouvement des grains, la compagnie organisait un train spécial de temps à autre pour accélérer le trafic, ce qui permettait au train mixte de faire sa course dans le temps déterminé. La compagnie prétendit que si l'on ajoutait un convoi régulier et que tout le travail devait être fait par ce train, il se produirait des retards inévitables, surtout durant la saison du mouvement rapide des grains. On ajoutait en terminant que durant les mois d'été, la concurrence des véhicules à moteur était telle que le trafic des passagers était peu considérable.

A la suite d'enquêtes supplémentaires par le service d'exploitation de la Commission, le chef dudit service avisa la Commission qu'il ne croyait pas qu'il y ait suffisamment de trafic pour justifier l'institution d'un train additionnel durant les sept mois de l'année dont on a déjà parlé. La question fut examinée et le service d'exploitation reçut l'ordre de faire d'autres enquêtes. Le chef du service d'exploitation de la Commission fit le rapport suivant:—

Le service des passagers qui nous occupe dans le moment comporte nécessairement l'établissement d'un embranchement de Lauder à Alida, Man., une distance de 53 milles; Lauder est à 41 milles de Brandon sur l'embranchement Estevan, passant par Souris et, dans le service d'exploitation de la Compagnie, cet endroit se trouve desservi conjointement avec la ligne Deloraine à Lyleton, 37.2 milles en dehors de Deloraine, qui est sur la ligne entre Napinka et Winnipeg; aussi un embranchement de Lauder à Bossevain, ce dernier endroit se trouvant entre Napinka et Winnipeg et ayant une longueur d'environ 35.5 milles. La compagnie donne un service sur tout ce territoire mentionné avec un convoi et un équipage, comme suit:

		A.M.	
Lundi—			
Lyleton	dép.	6.00	
Deloraine	dép.	8.10	Correspondance avec le train Napinka-La Rivière.
Napinka	dép.	9.15	
Brandon	ar.	11.25	

		P.M.	
Brandon	dép.	3.10	
Napinka	dép.	5.25	
Deloraine	dép.	6.30	
Lyleton	ar.	9.05	

		A.M.	
Mardi—			
Lyleton	dép.	6.00	
Deloraine	dép.	8.10	Même correspondance que ci-dessus.
Boissevain	dép.	9.55	
Lauder	ar.	1.00	Correspondance avec le train d'Estevan à Brandon en attendant correspondance avec train de Brandon à Estevan.
	dép.	4.00	

		P.M.	
Alida	ar.	7.55	

		A.M.	
Mercredi—			
Alida	dép.	9.25	
Lauder	ar.	1.00	Même correspondance que ci-dessus.
	dép.	4.00	
Boissevain	dép.	6.10	
Deloraine	dép.	7.20	
Lyleton	ar.	10.00	

P.M.

		A.M.	
Jeudi—			
Lyleton	dép.	6.00	
Deloraine	dép.	8.10	Même correspondance que ci-dessus.
Napinka	dép.	9.15	
Brandon	ar.	11.25	
		P.M.	
Brandon	dép.	3.10	
Napinka	dép.	5.25	
Deloraine	dép.	6.30	
Lyleton	ar.	9.05	
		A.M.	
Vendredi—			
Lyleton	dép.	6.00	
Deloraine	dép.	8.10	Même correspondance que ci-dessus.
Boissevain	dép.	9.55	
Lauder	ar.	1.00	
	ar.	4.00	Même correspondance que ci-dessus.
Alida	ar.	7.55	
		P.M.	
		A.M.	
Samedi—			
Alida	dép.	9.25	
Lauder	ar.	1.00	Même correspondance que ci-dessus.
	dép.	4.00	
Boissevain	dép.	6.10	
Deloraine	dép.	7.20	
Lyleton	ar.	10.00	
		P.M.	

Si on tient compte de l'énumération des services rendus, il est évident que pour augmenter le service à Tilston, l'endroit d'où nous arrive la requête, il faudra ajouter un train supplémentaire pour donner un service trihebdomadaire. Cet aspect de la question est couvert dans mon mémoire du 24 février.

Le mémoire du 24 février dont on parle est celui que nous avons déjà cité à l'effet qu'il n'existe pas suffisamment de trafic pour justifier l'addition d'un convoi supplémentaire durant la période de sept mois mentionnée plus haut.

On a considéré ensuite s'il serait possible ou non, d'utiliser une seule voiture à essence, parce que cette question avait été soulevée par le commissaire Oliver. En date du 8 juin, j'ai versé au dossier le mémoire suivant:—

Tel que je comprends la situation, le service demandé signifie l'addition d'un convoi complémentaire afin d'assurer un service trihebdomadaire. Il ne me semble pas, à la lumière de la requête, que le trafic soit suffisant pour justifier l'organisation du service demandé. Cependant, comme la question d'une voiture à essence n'a pas été soulevée, lors de l'audition, si ma mémoire ne me fait pas défaut, je suggérerais que la question soit soumise à la Compagnie de chemin de fer, afin qu'elle nous dise pourquoi le service d'une voiture à essence ne pourrait être organisé;

et avec le consentement de mes collègues, la communication suivante fut adressée à la Commission le 17 juin:

Me référant à la requête ci-dessus (cf. votre dossier C6341) au sujet de l'augmentation du service des convois de votre compagnie à Tilston, sur la subdivision Lauder, je suis chargé par la Commission de vous demander de bien vouloir considérer s'il est possible d'accorder un service trihebdomadaire au moyen d'une voiture à essence ou à l'électricité, entre les embranchements Lyleton et Lauder actuellement desservis par un convoi mixte, et que cette voiture à essence fasse le raccordement avec le service quotidien Brandon-Estevan, à Lauder; dans la négative, vous êtes prié d'indiquer les raisons que vous avez de ne pas instituer ce service.

M. McLeod, ministre des Affaires municipales, Winnipeg, écrivait le 17 juin, demandant où cette question en était rendue, et on lui répondit dans les termes suivants:

Je suis chargé par la Commission de vous accuser réception de votre lettre du 17 courant et de vous dire en réponse que la question d'ajouter un convoi à vapeur a été considérée avec soin, mais que par les documents devant la Commission, il ne paraît pas possible de conclure

les arrangements satisfaisants pour couvrir les déboursés que ce service entraînerait. Je suis de plus autorisé à déclarer que la Compagnie de chemin de fer canadien du Pacifique est à étudier la création d'un service par convoi à essence ou à électricité.

La compagnie de chemin de fer répondit qu'elle était d'opinion qu'il n'existait pas suffisamment de trafic pour justifier l'organisation d'un convoi à essence ou à électricité; cette lettre ajoutait que dans le cas où un tel service serait inauguré, cela grèverait d'autant le service actuellement donné, parce qu'il n'était pas possible de se dispenser du train mixte et on alléguait que ce service à essence ou à l'électricité serait une cause d'ennuis, sans pour cela donner satisfaction à la compagnie ou à ses clients.

En présentant un rapport sur un convoi à essence ou à l'électricité, l'inspecteur de la Commission s'exprima dans les termes suivants:—

> En choisissant le territoire le plus désirable pour un service à essence ou à l'électricité, où l'on désire l'exploitation la plus économique possible, la quantité du trafic du territoire ne devrait pas être trop considérable, mais constante. En tenant compte de ce fait et en repassant en mémoire le territoire desservi par le train mixte, on en viendra à la conclusion qu'à l'exception des termini qui jouissent déjà de facilités additionnelles de service de trains, il ne se rencontre qu'une ville avec une population de plus de 100 âmes, et c'est Waskada, sur la subdivision Lyleton, qui a une population de 400 âmes: la population qui se servirait de ce train n'est pas considérable. Il est évident, par conséquent, que ce territoire n'est pas propre à un service à essence ou à l'électricité.

Il n'y a pas d'autre recommandation faite en faveur d'un service à essence ou à l'électricité et l'attention du service du trafic de la Commission se porta vers le mouvement d'un convoi de grains additionnel chaque semaine durant la saison d'expédition des grains et qu'on pourrait utiliser comme convoi mixte. Le déboursé qu'occasionnerait ce service à essence ou à l'électricté a été vérifié attentivement par la section d'exploitation de la Commission, et le déboursé minimum pour ce service serait de $30 par jour. Sur la base de $30, ce service faisant un voyage complet une fois la semaine ajouterait une dépense annuelle de $3,120.

La Commission a reconnu, lorsqu'il a été question du service des trains Richmond-Coaticook—jugements et ordonnances de la Commission Vol. 9, p. 274, —qu'elle peut, lorsqu'il s'agit de la suppression d'un convoi, considérer si le train paie ses dépenses. Dans ce cas particulier, il existait une très faible marge de profits, et à la lumière des faits exposés, elle a maintenu qu'il ne fallait pas discontinuer ledit service du train.

On en est arrivé à la même conclusion dans le cas d'une requête de la Cité de Kingston et al. pour une ordonnance à l'effet que le Chemin de fer Grand-Tronc restaure les trains nos 31 et 32 entre Brockville et Belleville, lesquels furent supprimés le 28 septembre 1919. Jugements et ordonnances de la Commission, Vol. IX, page 289.

Dans la *requête du Board of Trade de Foremost, Foremost, Alta., et al.*, demandant un train quotidien de passagers, de Lethbridge à Moose Jaw, sur l'embranchement Lethbridge-Weyburn, du Pacifique-Canadien, jugements et ordonnances de la Commission, vol. XIV, p. 246, la Commission avait devant elle une requête portant accroissement du service existant. En tenant compte des cas déjà cités, il fut décidé à la page 247 que—

> La Commission n'a pas le pouvoir de fixer des tarifs et d'ajouter des services dans le but de créer du trafic, à moins qu'elle ne puisse raisonnablement se convaincre que le service inauguré paiera les frais d'exploitation.

Le service d'exploitation de la Commission exposa que, comme le chemin de fer avait, de temps à autre, selon les besoins du trafic, ajouté des trains de grain, ceux-ci pourraient, durant la saison du mouvement des grains être mis en service à raison d'un voyage par semaine, dans les deux directions, entre Alida et Lauder, et qu'on pourrait ainsi ajouter un train mixte sans qu'il en résulte des frais additionnels considérables.

On fit observer que le trafic dans la région en question relevait de Brandon, et que le mouvement, au cas où un train y serait ajouté, s'effectuerait probablement de Brandon à Alida.

Comme on l'a déjà fait observer, on n'a pas soulevé d'objection, au cours des témoignages, en ce qui a trait au service actuel du transport des céréales. Il n'y a rien eu de soumis pour démontrer dans quelle mesure, s'il en est besoin, on doit ajouter des trains de grain; et il n'y a rien devant la Commission à l'effet qu'on serait justifié de réclamer un convoi supplémentaire une fois par semaine.

Comme il n'y a rien au dossier pour prouver que le transport du grain exige un train supplémentaire pour le service hebdomadaire, durant la période du mouvement des grains, l'intimation qu'on devait accorder ce service signifie simplement qu'il est ajouté pour permettre un service de train mixte supplémentaire. Si le mouvement du grain ne justifie pas un service de marchandises qui est fondamental, alors la question se pose de savoir si les recettes du trafic des passagers justifie le service de passagers qui constituerait le moyen d'inaugurer le service de marchandises en question.

Les chiffres cités par le chemin de fer pour le service annuel et pour le service de sept mois ont été présentés. Les données portent sur l'addition d'un train complet,—l'entretien de cet outillage, l'inspection des wagons, et certaines dépenses additionnelles pour le service des gares. Ces chiffres indiquent une dépense de $107 par voyage. Ces chiffres furent scrutés une fois encore afin de déterminer les déboursés réels, couvrant les salaires, le combustible, les frais du hangar des locomotives, et ils furent réduits à $75. Les mouvements sont établis entre Brandon et Alida, puisque dans l'opinion du chef du service du trafic de la Commission, Brandon est le point logique à destination ou en provenance duquel les mouvements de trains devraient s'effectuer. Lauder est à 14.8 milles de Brandon et le service des trains tel qu'il est organisé à présent fait le raccordement à Lauder avec les trains de passagers circulant entre Estevan et Brandon, sur la subdivision Estevan, la ville de Souris, sur la même subdivision, se trouvant à 16.4 milles de Brandon.

En établissant les déboursés à $75 le voyage tel que donné plus haut, cela fait un total de $7,800 pour le service hebdomadaire, dans les deux sens, durant toute l'année. Un service hebdomadaire reposant sur cette base occasionnerait un déboursé de $4,200; pendant la saison du transport du grain $2,250; tandis que pour le service à l'essence ou à l'électricité, le coût annuel serait de $3,120.

A la suite de ce que nous venons de dire, il semble qu'il ne serait que raisonnable, en considérant le coût additionnel, de faire une comparaison entre les recettes émanant du service des passagers et les recettes de même nature requises pour compenser les déboursés nécessités par ces services additionnels.

	Recettes additionnelles (en pourcentage des recettes du service actuel des passagers) nécessaires pour rencontrer les déboursés. Pour cent
Convoi à l'essence ou à l'électricité. Service durant toute l'année..	44
Trains mixtes pour l'année entière..	110
Service durant une période de sept mois..	59
Service durant la saison du mouvement des grains.. ..	31

Il n'existe rien dans la preuve soumise à la Commission pour justifier la conclusion qu'un train additionnel provoquerait une augmentation du trafic des passagers, même un minimum, qui compenserait le coût de déboursement. Si le mouvement du trafic des passagers ne s'accentue pas, cela comporterait une subdivision des recettes entre le service actuel et celui qu'on demande d'ajouter.

Je me rends bien compte de la situation qui existe sur le parcours de l'embranchement en question et je serais heureux de faire quelque chose si les faits justifiaient mon intervention. Toutefois, la Commission ne saurait ordonner un service supplémentaire à moins d'être convaincue que les frais nécessaires seront compensés.

Devant ces faits, la Commission ne saurait émettre l'ordonnance demandée.

LE COMMISSAIRE OLIVER:

Je tiens à réaffirmer mes conclusions telles qu'exprimées dans mon mémoire du 21 mai 1925, qui figure au dossier 3693.8.

Relativement au mémoire et aux rapports plus récents compris dans le dossier de la Commission, je désire citer le passage suivant du rapport de l'inspecteur LeSage:—

Quant à l'augmentation du service en hiver, je ferai remarquer que c'est l'hiver qu'une augmentation du service de convois profiterait le plus à ces gens. Si l'on compare le service de l'embranchement d'Alida à celui de la ligne Lyleton-Deloraine, on constatera que l'embranchement d'Alida a droit à un meilleur service. . . En raison des revenus que le trafic du grain rapportera et de la nécessité d'utiliser des convois additionnels pour le transport de cette marchandise, je crois qu'une service trihebdomadaire pourrait être maintenu l'hiver sans beaucoup de frais supplémentaires.

Le chef d'exploitation de la Commission a approuvé la recommandation de l'inspecteur LeSage le 25 août, en ces termes:—

J'approuve les remarques finales de M. LeSage à l'effet que des dispositions pourraient être prises pour un troisième voyage par semaine durant la saison affectée au transport du grain, et je suggérerais que la compagnie étudiât le projet de faire circuler un convoi à partir d'Alida le lundi et le jeudi à temps pour effectuer une correspondance à Lauder en plus du service actuel, et d'établir si on le désire un voyage de retour le même jour.

En raison du rapport de l'inspecteur LeSage et de l'approbation susmentionnée que lui donne le chef d'exploitation, je suis absolument incapable de souscrire aux conclusions exprimées dans le jugement du commissaire en chef adjoint.

Dans une lettre datée du 16 juillet 1926, versée au dossier, M. Flintoft, l'avocat général adjoint du chemin de fer Pacifique-Canadien, parlant de la proposition d'un service de convoi à essence, dit:—

Dans le cas où ce service serait inauguré, cela ajouterait simplement des frais au service déjà assuré, car nous ne pourrions nous passer du service de convoi mixte, et en plus ce service serait non seulement incommodant mais ne donnerait pas satisfaction à la compagnie ni à ses clients.

Si le trafic de voyageurs, de courriers et de messageries est réellement aussi faible que le chemin de fer l'a indiqué, un wagon à essence devrait suffire. Et si tout ce trafic était voituré par un wagon à essence il n'y aurait pas lieu d'utiliser davantage un convoi mixte. Le wagon à essence pourrait voyager à une allure beaucoup plus rapide qu'un convoi mixte, et il serait conséquemment beaucoup plus avantageux et donnerait bien plus de satisfaction aux personnes qui seraient desservies.

Le chef du service du trafic de la Commission estime que les frais d'exploitation d'un wagon à essence oscilleraient entre $30 et $40 par jour. Un wagon à essence pourrait sans difficulté desservir l'embranchement d'Alida trois fois par semaine, directement de Brandon, à un taux d'exploitation très inférieur à celui d'un convoi à vapeur, et assurerait un service beaucoup plus utile et plus satisfaisant aux marchands de Brandon et aux clients d'Alida.

Si les voyageurs, les courriers et les messageries étaient voiturés au moyen d'un wagon à essence, un convoi à vapeur pourrait être utilisé pour transporter les marchandises au gré du chemin de fer, et le transport serait effectué d'une manière beaucoup plus économique et plus satisfaisante pour le chemin de fer et les expéditeurs qu'il ne l'est à l'heure actuelle.

La phrase finale de la lettre de M. Flintoft se lit comme suit:—

Un service de convoi à marchandises devra être donné dans tous les cas, et notre personnel signale que le même convoi peut servir à transporter tous les voyageurs.

Cette phrase semble indiquer exactement le point de vue du chemin de fer quant à la nature du service auquel le public a droit sur l'embranchement d'Alida. Le public n'a droit qu'à un service de voyageurs, de courriers et de messageries basé sur la quantité du trafic des marchandises. A ce sujet, l'inspec-

teur LeSage est d'avis que la quantité de marchandises à transporter en perspective pour l'hiver exige une circulation de convois à marchandises qui procurerait au public le service de convoi à voyageurs, à courriers et à messageries qu'il demande, à savoir trois convois par semaine.

Le refus du chemin de fer de fournir des trains dans de telles conditions équivaut à une déclaration que le genre de service qui est le moins coûteux pour le chemin de fer doit être accepté par le public sans égard au confort de celui-ci ou à la commodité assurée à d'autres régions placées dans une situation comparable.

Il a été signalé à l'audition—tel qu'indiqué par la carte—que l'embranchement d'Alida est longé des deux côtés par des lignes qui font aussi partie du système ferroviaire du Pacifique-Canadien et que cette situation place la région sur le parcours de l'embranchement d'Alida sous le monopole absolu du service du chemin de fer canadien du Pacifique. Les gens dans cette région sont aussi privés de l'espoir du service d'un chemin de fer rival dans l'avenir en raison de ces embranchements parallèles; et cet espoir ne leur aurait pas été enlevé si l'un ou l'autre embranchement n'avait pas été construit. Je suis d'avis que toute partie du public placée dans une telle situation mérite une considération toute particulière de la part de la Commission. Il était compris que le but que le parlement se proposait à l'époque où il constituait la Commission était de mettre un frein au monopole des chemins de fer, en donnant des avantages égaux aux groupements de citoyens qui n'étaient pas favorisés de la concurrence de chemins de fer dont jouissaient d'autres groupements.

Je prétends que les gens qui demeurent sur le parcours de l'embranchement d'Alida ont bien droit à un service de convoi de voyageurs, de courriers et de messageries trois fois par semaine, et que si le chemin de fer ne juge pas à propos d'accorder ce service au moyen d'un wagon à essence, la Commission devrait ordonner un service de convoi mixte trihebdomadaire en conformité du rapport préparé par son personnel et versé au dossier.

RÉPARTITION DU COÛT OCCASIONNÉ PAR LE PARTAGE DES TRAVERSES À NIVEAU NORD-OUEST, TORONTO

Jugement du commissaire en chef adjoint, en date du 15 décembre 1926, approuvé par les commissaires Boyce et Oliver.

I

Quand l'ordonnance nº 38424 touchant la répartition du coût de partage des niveaux en question fut émise, la Commission en raison de la somme de travail dont elle était saisie à cette époque ne put préparer et publier les raisons qui motivaient sa décision. La Commission était toutefois munie de notes de référence lors de la préparation de l'ordonnance. En raison des demandes qui ont été faites pour savoir si les raisons du jugement seraient rendues publiques, il paraît maintenant opportun de publier ces notes de référence qui exposent les raisons générales motivant l'ordonnance.

II

En vertu de l'ordonnance n° 35153, en date du 5 juin 1924 — dossier 32453, 2e p. — le chemin de fer Pacifique-Canadien et les chemins de fer nationaux du Canada devaient construire conjointement deux passages inférieurs: l'un sous les voies doubles de la subdivision Galt et les voies Toronto, Grey et Bruce du chemin de fer du Pacifique-Canadien, et la subdivision Brampton des chemins de fer nationaux du Canada, à la rue Bloor, et l'autre sous les voies du chemin de fer Pacifique-Canadien et des chemins de fer nationaux du Canada, à l'avenue Royce. Les chemins de fer nationaux du Canada devaient aussi construire un

passage inférieur sous les voies de la subdivision Newmarket sur la rue Bloor. L'ordonnance stipulait que toutes les questions se rapportant à la répartition du coût, à l'intérêt et aux autres éléments compris dans l'exécution desdits travaux, devaient rester en suspens et faire le sujet d'une ordonnance subséquente de la Commission. Par l'ordonnance nº 35308, en date du 10 juillet 1924—dossier 32453, pt. 2—l'ordonnance nº 35153 fut amendée. La clause 1 de l'ordonnance nº 35153 fut rayée et la clause suivante substituée:—

Que l'on ordonne aux compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien et nationaux du Canada de construire deux passages inférieurs sous leurs voies, un dans la rue Bloor et l'autre dans l'avenue Royce, dans ladite ville de Toronto; la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien étant requise d'exécuter tous les travaux auxdits passages inférieurs sous les voies de ses subdivisions Galt et Toronto, Grey et Bruce, et sous les voies de la subdivision Brampton de la compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, au sud du losange de Toronto nord, à l'exception de l'installation des poutrelles sur les voies de la compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, laquelle installation sera effectuée par la compagnie des chemins de fer nationaux du Canada; la compagnie des chemins de fer nationaux du Canada devant exécuter tous les travaux qui se rapportent aux passages inférieurs au nord du losange.

Par l'ordonnance n° 36737, datée du 22 août 1925, dossier 32453, 3e p., la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien fut autorisée à utiliser et à exploiter le passage inférieur supportant les voies des chemins de fer nationaux du Canada au-dessus de la rue Bloor. L'ordonnance n° 36738, datée du 21 août 1925, autorisait l'ouverture du passage inférieur de la rue Bloor situé dans la subdivision Newmarket des chemins de fer nationaux du Canada.

L'ordonnance n° 37239, datée du 15 janvier 1926, dossier 32453.5, autorisait les chemins de fer nationaux du Canada et Pacifique-Canadien à utiliser et à exploiter le passage inférieur de l'avenue Royce.

La Commission du transport de Toronto a demandé à la Commission, en juillet 1925, d'émettre une ordonnance en vertu de l'article 252 de la Loi des chemins de fer autorisant les requérants à construire pour le compte de la corporation de la ville de Toronto une voie double de tramways, entre la rue Dundas et l'avenue Lansdowne, dans la ville de Toronto, sur la route désignée sous le nom de rue Bloor, qui, en vertu d'une ordonnance de la Commission, datée du 5 juin 1924 et portant le numéro 53123, a été posée sous certaines voies des chemins de fer nationaux du Canada et du Pacifique-Canadien.

Le passage suivant est mis de l'avant dans ladite requête, qui est datée du 15 juillet 1925:—

Cette requête est présentée sans porter préjudice aux demandes que le requérant peut juger à propos de soumettre dans l'avenir relativement à la juridiction de la Commission en la matière.

Subséquemment, l'ordonnance nº 36693 (dossier 32453.6), en date du 13 août 1925, autorisa le requérant à construire ses voies en travers des voies de la subdivision Newmarket des chemins de fer nationaux du Canada sur la rue Bloor, entre l'avenue Ste-Hélène et l'avenue Symington, dans la ville de Toronto, dans la province d'Ontario; et à traverser la subdivision Brampton des chemins de fer nationaux du Canada et la subdivision Galt de la compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien sur la rue Bloor, entre l'avenue Perth et la rue Dundas, dans ladite ville de Toronto, au moyen des passages inférieurs construits en vertu de l'ordonnance nº 35153 de la Commission, en date du 5 juin 1924, tels qu'indiqués sur lesdits plan et profil déposés à la Commission et faisant partie du dossier nº 32453.6; et que la question de la part que le requérant doit payer sur le coût desdits passages inférieurs soit réservée pour plus ample étude par la Commission.

III

En plus de la ville de Toronto, du Pacifique-Canadien et des chemins de fer nationaux du Canada, MM. Geary, Flintoft, Fraser, la compagnie de téléphone Bell, la Consumers' Gas Company, la Commission du transport de Toronto, les lignes électriques des chemins de fer nationaux du Canada, la Commission hydro-électrique d'Ontario, le réseau hydro-électrique de Toronto (les Commissaires de l'électricité de Toronto), la Canadian General Electric Company ont reçu les avis nécessaires. La Consumers' Gas Company a demandé dans une lettre en date du 15 février 1924 qui avait présenté la requête originale, et fut informée le 16 février qu'elle fut soumise par la ville de Toronto.

IV

Les chemins de fer nationaux du Canada, dans un exposé en date du 30 mars 1926, que l'on trouvera au dossier 32453.3, ont soumis des renseignements touchant les déboursés réels qu'ils ont encourus durant les années 1924-25, et jusqu'au 28 février 1926. La Commission avait demandé ces renseignements. Il est déclaré que le coût estimatif total du passage inférieur de la rue Bloor dans la subdivision de Newmarket, du passage inférieur de la rue Bloor dans la subdivision Brampton, et le passage inférieur de l'avenue Royce dans la subdivision Brampton, fut d'environ $2,567,000. Il est déclaré que le montant total des déboursés réels à date s'établit comme suit:—

Passage inférieur de la rue Bloor, subdivision Newmarket	$267,357 64
Passage inférieur de la rue Bloor, subdivision Brampton..	32,490 82
Passage inférieur de l'avenue Royce, subdivision Brampton.. ..	20,281 72

Les chiffres susmentionnés ne s'appliquent réellement qu'aux travaux exécutés à date et ne comprennent pas les dommages pour le terrain. La question d'intérêts est aussi laissée de côté.

La compagnie de chemin de fer canadien du Pacifique fut aussi priée de fournir des renseignements et l'on trouvera sa réponse au dossier 32453 partie 3. Elle fut invitée à soumettre un état détaillé du coût des travaux d'année en année. L'on songeait à la possibilité de faire une contribution à même le fonds des passages à niveau et de la répartir sur une période d'années lorsque le parachèvement d'une entreprise ordonnée nécessitait plus qu'une année de travaux. Je ferai remarquer en passant qu'une procédure semblable a été suivie relativement au pont Spadina (une partie du projet du viaduc); et le Toronto Terminal Company a fourni des chiffres touchant les déboursés pour les travaux effectués au cours de 1925, et une ordonnance comportant une contribution à même le fonds des passages à niveau a été émise. Quand les chiffres pour 1926 seront reçus, une ordonnance pourra être émise pour une contribution supplémentaire tirée du fonds des passages à niveau. Voir dossier 31297.

La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique dans sa réponse (dossier 32453, pt. 3), en date du 15 avril 1926, a déclaré qu'il "était virtuellement impossible de donner des chiffres précis quant au montant dépensé chaque année pour le compte de chacun des *deux* passages de la ligne de cette compagnie sur la rue Bloor." Par *deux* passages, tels que mentionnés ici, l'on entend le passage dans la subdivision Galt et le passage de la subdivision Toronto, Grey et Bruce. Ces deux passages sont séparés par l'emprise des chemins de fer nationaux du Canada. Le Pacifique-Canadien a exposé que la Commission pourrait verser des contributions tirées du fonds des passages à niveau en 1924, 1925 et 1926, pour chacun des passages suivants: Pacifique-Canadien—subdivision Galt: Chemins de fer nationaux du Canada—subdivision Brampton; Pacifique-Canadien—subdivision Toronto, Grey et Bruce. On a exposé que les subdivisions exploitées par le Pacifique-Canadien avaient été construites par deux compagnies différentes. Il est déclaré que les déboursés réels jusqu'au 31 janvier 1926 s'établissent comme suit:—

1924	100,270 00
1925	344,580 94
1926	487 61
	$445,338 55

Le dossier 32453.3 renferme une autre lettre de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, datée du 15 avril 1926. Elle a trait au passage inférieur de l'avenue Royce. Il est déclaré que les montants déboursés pour cette entreprise jusqu'au 31 janvier 1926 s'établissent comme suit:—

1924	$228,949 39
1925	704,761 70
1926	31,845 47
	$965,556 56

L'on relèvera dans une lettre faisant partie du même dossier, en date du 25 mai 1926 et adressée à l'ingénieur en chef de la Commission, un argument de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique relativement au droit qu'a la Commission de considérer la ligne Toronto, Grey et Bruce comme unité séparée et distincte à la fois des chemins de fer nationaux et de la subdivision Galt du chemin de fer Ontario et Québec, les chemins de fer nationaux du Canada étant situés d'un côté du Toronto, Grey et Bruce et le chemin de fer Ontario et Québec de l'autre côté.

Pour ce qui concerne la compétence de la Commission à contribuer à même le fonds des passages à niveau ainsi qu'on l'a suggéré, je signale la procédure suivie dans le cas du pont de l'avenue Spadina. Je soumets aussi à l'examen les faits suivants:

Article 262, alinéa 2. La restriction de 25 p. 100 est une restriction qui se rapporte à la proportion totale du coût des travaux de construction réels qui peut être versée à même le fonds des passages à niveau. L'article n'exige pas que tous les travaux de protection soient parachevés avant le paiement. Il prescrit toutefois que des déboursés suffisants pour justifier l'octroi de pourcentage soient faits pour le compte de travaux de construction "réels" durant l'année où l'octroi est payé. La difficulté réside dans le mot "réel", et ceci peut s'appliquer à des travaux exécutés pendant un certain nombre d'années, et justifie, tant que la restriction totale de 25 p. 100 n'est pas dépassée, le paiement d'un octroi pour les travaux effectués durant chacune de ces années.

Il faut tenir compte cependant de la restriction alternative comprise dans l'article. La disposition porte que "le montant total d'argent affecté. . . ne devra, dans le cas d'aucun passage à niveau particulier, dépasser 25 p. 100. . . , et ne devra pas, dans tel cas, dépasser la somme de $15,000". Ceci restreint le paiement qui peut être effectué au cours d'une année quelconque, pour un passage particulier, de deux manières, à savoir, par la restriction de 25 p. 100, et aussi par la restriction additionnelle de $15,000. Cette dernière restriction peut avoir pour effet de fixer le montant du pourcentage payable à une somme en deçà du 25 p. 100. Certaines dispositions régissent l'application de la somme, sujet aux restrictions. Il est stipulé qu'aucune somme, c'est-à-dire les $15,000, ou aucune partie de cette somme, ne "sera appliquée au cours d'une seule année (*a*) à plus de six passages sur un seul chemin de fer dans une même 'municipalité' et (*b*) pas plus d'une fois au cours d'une année à aucun passage particulier."

Tenant compte des restrictions ainsi imposées, je prétends qu'il est loisible de verser, au cours d'années consécutives, des octrois annuels pour un passage particulier. Cet arrangement est, toutefois, sujet à la restriction que la somme déboursée au cours d'une année quelconque ne dépassera pas $15,000; et il est évidemment entendu aussi que le paiement total ne dépassera pas 25 p. 100 du coût de construction.

Par la loi modificatrice de 1926, la limite du percentage est portée de 25 p. 100 à 40 p. 100, tandis que la limite du montant, à savoir, $15,000, est reculée à $40,000.

Je suggérerais que l'on autorisât, pour aider à la construction du passage inférieur en question, le paiement de la somme maximum qu'il est permis de verser à même le fonds, et que les contributions fussent versées à mesure que les travaux auront été exécutés, ainsi que je l'ai proposé.

Relativement au vœu émis par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique à l'effet que le passage de la subdivision Galt sur la rue Bloor et le passage de la Toronto, Grey et Bruce, soient considérés comme passages séparés, et soient ainsi classés en regard des octrois provenant du fonds des passages à niveau, je crois que l'on serait justifié de reconnaître la Toronto, Grey et Bruce comme entité légale distincte et d'autoriser la contribution à ce titre. Il incombe, toutefois, aux chemins de fer de présenter les comptes d'une manière conforme aux dispositions relatives au fonds des passages à niveau.

V

En remettant à plus tard l'étude de la répartition du coût entre la ville et les chemins de fer, je désire m'occuper maintenant des autres facteurs constituants.

(*a*) Le premier facteur est la compagnie de téléphone Bell. A mon avis, la cause du passage inférieur de l'avenue Brock—Compagnie de téléphone Bell vs C.P.R., G.T.R., et la ville de Toronto, 14 C.R.C., 14, s'applique ici. Dans cette cause, un partage de niveaux à l'avenue Brock avait été ordonné et le coût réparti. Le niveau de la rue fut baissé, ce qui occasionna le déplacement et le rétablissement de la ligne de téléphone. Il a été maintenu qu'il "n'était pas déraisonnable de s'attendre à ce que la compagnie de téléphone effectuât à ses propres frais tout changement dans ses fils occasionné par le changement dans la rue." La décision rendue dans cette circonstance a été suivie dans d'autres causes.

(*b*) La "Consumers' Gas Company". Les avocats qui occupaient pour la "Consumers' Gas Company" ont prétendu que la requête qui est soumise présentement est fondée sur une requête présentée par la ville, et n'émane pas de la Commission elle-même. Dans la cause de Toronto-Nord dont il est question ci-après, c'est la Commission qui a pris l'initiative de faire commencer les travaux. Et l'on prétend, ainsi que je comprends la cause, que sans égard à la situation qui a pu exister au sujet de la répartition du coût quand les travaux furent entrepris sur l'initiative de la Commission, une situation différente se présente quand la ville prend l'initiative. Les avocats de la compagnie du gaz ont aussi affirmé que les travaux ne profitèrent aucunement à la compagnie du gaz et qu'elle n'avait jamais constitué un élément de danger. Il fut aussi affirmé que la loi et une décision déterminaient les frais occasionnés par la modification. Les avocats ont signalé que dans les cas où une requête de la ville nécessitait un changement, les tribunaux avaient décidé que la ville devait payer. L'on cite à ce sujet deux causes en appel P.C. 618, 1916, Corporation de Toronto vs Consumers' Gas Co., (Evid. vol. 423, p. 4001).

Le commissaire en chef a fait remarquer que la Commission avait le pouvoir de demander à la compagnie de payer sa contribution. L'avocat de la compagnie du gaz, tout en admettant le pouvoir qu'a la Commission d'ordonner des mesures de protection, a dit que d'après la charte de la compagnie et les décisions rendues, la compagnie avait le droit de réclamer de la ville, et que la Commission ne devrait pas intervenir dans la question de ces droits. Il a également été prétendu que la juridiction de la Commission était restreinte à l'exploitation en dedans des limites de l'emprise. Il a été exposé que même si la Commission était investie de la juridiction nécessaire en vertu des lois fédérales, il serait inéquitable d'en-

lever à la compagnie tout droit dont elle pourrait user contre la ville. L'avocat de la ville a prétendu que la Commission avait le pouvoir voulu et n'était pas gênée par les lois provinciales. L'avocat de la compagnie de chemin de fer canadien du Pacifique s'est prononcé à peu près dans le même sens.

Relativement au partage des niveaux de Toronto-Nord, la Commission fut saisie d'une requête de la ville de Toronto demandant qu'il soit ordonné à la compagnie du gaz de rembourser à la ville les sommes dépensées pour le déplacement de l'installation de la compagnie du gaz à la suite du partage des niveaux. Le commissaire en chef Carvell a signalé dans son jugement, en date du 16 octobre 1919, que la question portait sur le fait que la compagnie du gaz n'avait pas été inscrite comme partie à la procédure qui avait abouti à l'émission de l'ordonnance n°. 22855; que la compagnie du gaz avait présenté un compte à la ville pour des travaux qu'elle avait effectués et que la ville avait payé ce compte.—Jugements et Ordonnances de la Commission, vol. IX, p. 300. La ville a alors prié la Commission d'émettre une ordonnance enjoignant à la compagnie de rembourser la somme payée, et la Commission a rendu un jugement à l'effet que les travaux furent exécutés par la Consumers' Gas Company sous la régie de la ville, et qu'en réalité elle agissait en vertu d'un accord.

La question fut étudiée par la Commission à une date antérieure et fut tranchée dans un jugement rendu par le commissaire en chef Drayton le 1er août 1919—C.R.C., 372. Le règlement de la question de l'accord fut différé ainsi que je l'ai indiqué. Les paroles suivantes du jugement du commissaire en chef Drayton sont importantes. Il a dit, à la page 372: "La pratique habituelle aurait justifié l'émission d'une ordonnance enjoignant que les travaux soient exécutés, soit aux frais de la compagnie elle-même, soit pour tout autre montant que les circonstances pourraient exiger."

Le jugement dit en outre:—

> Il fut constaté, toutefois, lors de l'audition de la cause, que les travaux avaient été exécutés et cela sans qu'aucune ordonnance traitant de la question n'émanât de la Commission. Comme j'avais des doutes au sujet de l'autorité dont la Commission était investie pour émettre une ordonnance dans les circonstances, l'exécution des travaux ayant apparemment fait le sujet d'un accord entre les parties elles-mêmes, les intéressés furent autorisés à présenter d'autres arguments. C'est ce qui a été fait. (P. 373.)

L'on a en conséquence autorisé l'audition de la cause.

Je suis d'opinion qu'il est loisible à la Commission d'enjoindre à la compagnie du gaz de défrayer le coût des travaux qu'elle a exécutés; et je fais une recommandation à cet effet. Il y a, toutefois, un point que je veux soulever ici, c'est celui de déterminer si une décision en ce sens peut être rendue sans porter préjudice au droit de la compagnie du gaz de faire une réclamation à la ville relativement aux droits, s'il y en a, qu'elle détient à l'égard de la ville.

(*c*) Il convient d'étudier maintenant les cas d'un certain nombre d'utilités publiques qui appartiennent à la ville: (1) La Commission du transport de Toronto. L'on a fait mention des ordonnances en vertu desquelles la compagnie des tramways de Toronto fut autorisée à poser ses voies dans les passages inférieurs. M. Fraser (vol. 423, p. 3981) a dit en substance que même si une ordonnance peut être ou ne peut pas être imposée à la Commission du transport, ou bien s'ils font partie de la ville, une proportion équitable du coût devrait être payée par un autre organisme que le chemin de fer à vapeur. M. Flintoft a déclaré, page 3909, que la Commission du transport de Toronto était un chemin de fer. Il a dit que la Commission du transport de Toronto comme chemin de fer devrait être traitée comme contribuant général, indépendamment de la ville. Il a de plus affirmé que la Commission devrait être inscrite comme partie à la cause maintenant, ou bien lorsqu'elle s'apprêterait à croiser les lignes des chemins de fer dans les passages inférieurs, elle ne devrait pas avoir le droit de croiser ces lignes sans verser une juste contribution.

L'attitude prise par M. Fairty, agissant pour le comte de la compagnie des tramways, est exposée en substance dans le vol. 423, pp. 4008, 4014, 4015 et 4023, comme suit:—

> La ville est le principal intéressé, la Commission du transport est l'agent de la ville. La Commission du transport ne crée pas le danger. Elle n'ajoute pas un cent au coût, et le passage inférieur ne profite aucunement à la Commission du transport.

Il soutient de plus que du moment qu'un passage inférieur est établi et qu'une compagnie de tramways survient et désire y circuler, il n'existe pas de cas où cette compagnie a été appelée à verser une contribution dans la suite. Aux pp. 4014 et 4015, les dispositions de l'article 45 furent portées à l'attention de M. Fairty quand il fit valoir cet argument. M. Fairty dit que cet arrangement serait peut-être possible en vertu de ces dispositions mais qu'il discuterait ce point plus tard.

M. Fairty a terminé son argument principal sans aucune autre allusion à l'article 45. A la page 4041, M. Fairty rappela à la Commission la décision rendue dans la cause de l'avenue Syndicate, qui est mentionnée ci-après. Il a soutenu que cette décision confirmait la proposition que la compagnie des tramways à titre d'usager des rues n'était qu'un genre d'usager et qu'en conséquence la ville devrait pourvoir à la route et devrait être tenue de défrayer en entier le coût de cette route, p. 4042. La partie de l'argument de M. Fairty qui vient d'être rapportée n'a pas invoqué l'article 45 de la Loi des chemins de fer.

En terminant, à la page 4023, son argument principal, qui est reproduit aux pages 4013-4023, inclusivement, M. Fairty s'est servi des paroles suivantes:—

> Donc, pour résumer, je veux simplement appuyer sur les trois points que j'ai mentionnés précédemment. Tout d'abord, nous n'occasionnons pas le danger. En deuxième lieu, nous n'ajoutons pas un cent au coût; et troisièmement, le passage inférieur ne nous est d'aucun avantage. Pour ces motifs, je suggérerais respectueusement que la Commission du transport de Toronto soit exclue de toute répartition du coût.

M. Geary, vol. 423, pp. 4066 et 4067, a soutenu que la Commission de transport de Toronto faisant un usage ordinaire de la route; que l'utilisation de la route par les différentes parties reste quand même une utilisation d'une route qui n'a jamais cessé d'être la propriété de la ville, et que conséquemment aucune somme ne devrait être exigée spécifiquement de la Commission. A la page 4067, il a dit, toutefois, que si des frais étaient imposés à la Commission du transport de Toronto, ces frais devraient être fixés indépendamment de la contribution de la ville de Toronto. Le commissaire en chef Carvell a demandé à ce propos: "Que préféreriez-vous: que nous laissions de côté la Commission du transport, la Commission hydro-électrique, la Commission électrique de Toronto, et imposions les frais collectivement à la ville, ou bien que nous leur imposions les frais individuellement et que nous soulagions la ville?" M. Geary dit: "Je tiendrais à cet arrangement si elles doivent être groupées."

Je suis d'avis que la Commission de transport de Toronto devrait contribuer au coût des travaux. Le principe qui doit déterminer cette contribution exige plus d'étude. La cause d'Edmonton a été citée lors de l'audition. *La ville d'Edmonton vs G.T.R. et C.N.R. (cause du passage de l'avenue Syndicate), 15 C.R.C., 443.* Ici, la ligne des tramways appartenant à la ville croisait les voies du chemin de fer sises dans la rue de la ville, la rue étant établie antérieurement à la construction du chemin de fer. Il fut ordonné que la ville devrait faire les frais de l'installation du losange et du passage, mais que les dépenses qui se rapportaient à l'installation et à l'entretien des appareils de protection devraient être réparties également entre la ville et les deux compagnies de chemins de fer. MM. Flintoft et Fraser ont soutenu que le même principe devrait s'appliquer dans ce cas. Il a été exposé que si l'on avait permis à la compagnie des tramways de croiser les lignes à niveau, la Commission aurait exigé un appareil de semi-enclenchement et que si la décision d'Edmonton avait prévalu, le coût

aurait été divisé. L'on a alors soutenu que dans les cas où les voies suivent maintenant les passages inférieurs, le même principe devrait s'appliquer, et que la proportion de la contribution devrait être déterminée en capitalisant le coût d'installation de l'appareil de semi-enclenchement. Voir à ce sujet la déclaration de M. Flintoft, Ibid., p. 3912, aussi p. 3921.

L'ingénieur en chef de la Commission a préparé une estimation basée sur ce principe. Il a contrôlé des chiffres qui lui furent soumis par le Pacifique-Canadien sur mes instructions et il estime que le coût imposable dans le cas des deux passages inférieurs auxquels les chemins de fer Pacifique-Canadien et Nationaux du Canada sont intéressés serait de $95,500. Le Pacifique-Canadien avait établi un montant de $135,000. Dans le cas de l'appareil de semi-enclenchement à l'avenue Bloor, dans la subdivision de Newmarket, il avait fait une estimation de $41,000 comparée à un coût capitalisé de $44,000, fixé par les chemins de fer nationaux. Les chemins de fer nationaux du Canada ajoutent également un facteur pour couvrir l'élimination des retards et la réduction des dommages qui peuvent être causés par les wagons. Quoique la répartition proposée suive le principe posé dans la cause d'Edmonton, je recommande que l'on y substitue la contribution de 10 p. 100 qui a été appliquée au passage Avenue Road dans le partage des niveaux de Toronto-Nord, *Partage des niveaux de Toronto-Nord—Répartition du Coût, Jugements et ordonnances de la Commission, vol. IV, 213.* D'après une estimation soumise à l'ingénieur en chef de la Commission, le coût approximatif des deux passages inférieurs de la rue Bloor construits conjointement par les chemins de fer Pacifique-Canadien et Nationaux du Canada est fixé à $625,000, dont 10 p. 100 représenterait $62,500.

(*d*) La Commission hydro-électrique d'Ontario a fait l'objet de discussions dans le vol. 423, pp. 3867, 4031, 4033 et 4034. L'avocat de la Commission hydro-électrique d'Ontario a soutenu que son installation n'était pas située sur la route mais qu'elle croisait la route au-dessus du sol à St-Clair et au chemin Davenport; qu'elle employait à l'heure actuelle tous les moyens de protection exigés par les lois, et qu'elle ne constituaient pas un danger; qu'elle était une utilité publique qui desservait ses clients au prix coûtant, et que toute augmentation du coût serait imputable au public; que tous frais qui pourraient être exigés ne devraient pas être imposés indirectement au public par l'entremise de la Commission d'énergie électrique, mais être imputés directement à la ville. Il a soutenu que toute augmentation du coût que les travaux pourraient entraîner devrait se solder en l'appliquant au coût de toute l'entreprise et non en l'imposant à la Commission hydro-électrique d'Ontario.

Le service hydro-électrique de Toronto (les commissaires d'énergie électrique de Toronto) dans le vol. 423, aux pp. 3866 et 4036, a soutenu en substance qu'il estimait qu'il ne devrait pas se trouver dans une pire situation que la compagnie du gaz ou la Commission hydro-électrique d'Ontario. A la p. 4037, l'avocat des intéressés a prétendu que l'approvisionnement de lumière avait la même importance et le même statut que l'approvisionnement d'eau. Je suis d'avis que le principe suivi dans le cas de la compagnie de téléphone Bell devrait s'appliquer à ces deux utilités publiques.

VI

La discussion a porté sur la règle de priorité, et M. Geary fit allusion, p. 816, Evid. vol. 415, au fait que la Commission avait autorisé l'ouverture de l'avenue Perth, de l'avenue Primrose et de l'avenue Wallace. Elles ne se rattachent aucunement à la cause actuelle, mais l'allusion est significative en ce sens que M. Geary a dit qu'aussitôt qu'elles avaient été ouvertes par la Commission la règle de priorité ne devrait pas s'appliquer, mais que le coût devrait être réparti. Voir aussi la discussion engagée par M. Geary, vol. 423, pp. 3867 à 3877, inclusivement. La règle de la priorité a donné lieu à une discussion sur la portée de

la loi de 1909, article 260 de la Loi des chemins de fer. Pour ce qui concerne les voies additionnelles de la rue Bloor et la question d'établir si elles constituaient un fardeau supplémentaire depuis 1909, M. Flintoft a soutenu qu'en raison du fait que la ligne était installée et que des voies additionnelles furent posées subséquemment à 1909, il ne fallait pas conclure qu'un nouveau chemin de fer était en cours de construction; c'est-à-dire que les droits qui avaient pris naissance antérieurement à 1909 étaient maintenus. Voir discussion, M. Flintoft, vol. 423, pp. 3930-3943; 3966-3970. M. Fraser s'est rallié à ce point de vue, pp. 3977-78.

M. Fraser, à la p. 3999, s'en rapporta à ce qui avait été fait relativement à la répartition du coût des barrières de protection dans la division Newmarket, et il déclara que cet accord devrait servir de base au mode de répartition. Il fit allusion, par exemple, à la page 3994, aux passages de la rue Bloor où les frais avaient été partagés également entre la ville et le chemin de fer. Au chemin Davenport, la moitié du coût fut payée par la ville, un quart par les chemins de fer nationaux du Canada, et un quart par le chemin de fer suburbain de Toronto. A l'avenue Royce, la ville fut appelée à payer le coût entier des barrières installées à cet endroit. A l'avenue St. Clair, dont il n'est pas question dans les passages inférieurs que nous discutons en ce moment, la ville paya le tiers du coût des barrières, et le chemin de fer les deux tiers. Aux pp. 4000-1, M. Fraser a dit que les chemins de fer nationaux du Canada ne devraient pas être appelés à contribuer au coût des passages inférieurs une plus forte proportion qu'ils ne paient actuellement pour les barrières. M. Geary a déclaré, à la p. 4054, que la décision prise au sujet de la répartion du coût des barrières de protection n'était pas pertinente à l'étude de la construction de passages inférieurs et de la répartition du coût. En parlant de la base du coût, M. Geary, aux pp. 3879-3888, a prétendu que la situation était telle que la ville ne devrait pas être appelée à payer un pourcentage aussi élevé que celui qui avait été exigé d'elle dans la cause du partage des niveaux de Toronto-Nord. A la p. 3888, il a soutenu que la Commission ne devrait pas exiger en général une contribution de plus de 25 p. 100 de la ville, et en particulier, plus de 20 p. 100 dans le cas de la subdivision de Newmarket. Il dit qu'il fallait tenir compte du grand nombre des routes ayant priorité. Règle générale, les chemins de fer étaient en faveur d'une répartition égale de la balance après déduction des différents montants imputables aux autres parties. Voir la discussion engagée par M. Flintoft aux pp. 3923-3927. Aux pp. 3903 et 3904, M. Flintoft a suggéré que l'ordonnance devrait prévoir le paiement des contributions des parties autres que celle qui dirige les travaux, à mesure que les travaux sont effectués, et que l'ordonnance devrait comporter une disposition au sujet de l'intérêt. A la p. 3940, M. Geary a consenti à l'incorporation d'une disposition dans l'ordonnance touchant l'estimation des travaux. A la même page, M. Flintoft a fait remarquer qu'il ne se souciait guère de l'incorporation d'une disposition dans l'ordonnance au sujet de l'intérêt, pourvu que l'on comprenne la question.

L'on peut se renseigner sur l'attitude prise par M. Geary au sujet du coût dans le sommaire aux pp. 4047-4067. Relativement à la répartition du coût entre les chemins de fer, M. Flintoft a dit, à la p. 3825, que le Pacifique-Canadien pourrait s'occuper de la partie située au sud du losange, et que les chemins de fer nationaux du Canada pourraient probablement se charger plus avantageusement de la partie située au nord du losange; et que dans le cas de Toronto-Nord et de la subdivision Newmarket, la question relevait de chaque chemin de fer.

Aux pp. 3857 et 3858, la question fut débattue, et le commissaire en chef Carvell a déclaré que d'après lui M. Fraser y consentait; le Pacifique-Canadien exécuterait les travaux au sud du losange, et les chemins de fer Nationaux se chargeraient des travaux au nord. M. Fraser a déclaré, à la p. 3858, que c'est ce qui avait été convenu. Aux pp. 3923-3924, il y eut une discussion relativement à la répartition du coût des travaux exécutés conjointement aux deux passages inférieurs de la rue Bloor. M. Flintoft a dit que le chemin de fer canadien du

Pacifique et les chemins de fer Nationaux du Canada pourraient s'entendre entre eux au sujet du montant qu'ils contribueraient aux travaux exécutés conjointement. Si des difficultés surgissaient, la question pourrait être soumise à la Commission. M. Flintoft a déclaré que le même accord s'appliquait à la subdivision MacTier et à la subdivision Brampton. La subdivision MacTier dont il s'agit ici est la subdivision à laquelle les voies des lignes Toronto, Grey et Bruce se raccordent.

A la p. 3979, le commissaire en chef a demandé à M. Fraser:—

> Souscrivez-vous à la suggestion de M. Flintoft, à l'effet qu'il ne devrait pas y avoir de répartition entre les chemins de fer, qu'ils devraient régler l'affaire entre eux, à moins qu'ils constatent qu'ils ne peuvent s'accorder?
>
> M. FRASER: J'y souscris, monsieur le président. Je crois que la question sera passablement compliquée et que le règlement dépendra d'un certain nombre de facteurs, mais je pense que nous pourrons la trancher. Si nous ne pouvons le faire, nous pouvons toujours nous adresser de nouveau à la Commission.

Ceci indique l'acquiescement de M. Fraser à la déclaration susmentionnée de M. Flintoft.

VII

La question de la priorité a été soulevée. Je crois, quand il s'agit d'une grande entreprise de ce genre (1) que nous ne devrions pas être assujétis par les règles de la priorité, et la situation qui existe à un passage particulier ne devrait pas être étudiée par elle-même mais être considérée du point de vue de toute l'entreprise. Une situation semblable existait dans la cause du partage des niveaux de Toronto-Nord—Jugements et ordonnances de la Commission, vol. IV, p. 213.

(2) Je n'estime pas que dans les cas où la construction de chemins de fer a été effectuée antérieurement à 1909, les dispositions de la loi de 1909 s'appliquent aux embranchements construits subséquemment.

(3) Je recommande que la contribution maximum soit versée à même le fonds des passages à niveau, et que cette contribution soit basée, ainsi que je l'ai indiqué, sur les estimations des travaux répartis sur une période d'années, si l'exécution des traxvaux exige ce temps.

(4) Je recommande que la compagnie de téléphone Bell, la compagnie de gaz Consumers, la Toronto Transportation Company, la Toronto Hydro-Electric et l'Ontario Hydro-Electric contribuent dans les proportions susmentionnées.

(5) Une contribution de 50 p. 100 de la part de la ville est justifiée dans le cas actuel.

Après avoir déduit les contributions provenant du fonds des passages à niveau et des autres parties appelées à contribuer, la balance devrait être divisée entre les chemins de fer et la ville, la ville devant verser 50 p. 100.

Je prétends que l'expansion rapide de la ville et le trafic routier qui s'est produit constituent un facteur qui devrait avoir quelque poids, et je crois que dans les circonstances le chiffre de 50% constitue une contribution raisonnable.

ANNEXE "B"

RAPPORT DU CHEF DU DÉPARTEMENT DU TRAFIC DE LA COMMISSION POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1926

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre les renseignements suivants sur les travaux accomplis par le département du Trafic, pour le vingt-deuxième rapport annuel de la Commission.

Le nombre de barèmes de tarifs concernant le transport des marchandises et des voyageurs, les messageries, les téléphones, les télégraphes, les wagons-lits et les wagons-salons, tel que soumis à la Commission, est comme suit:—

DU 1ER NOVEMBRE 1904 AU 31 DÉCEMBRE 1925 INCLUSIVEMENT

Marchandises—			
Tarifs locaux	19,285		
Suppléments	40,599		
		59,884	
Tarifs communs	43,441		
Suppléments	155,759		
		199,200	
Tarifs internationaux	166,336		
Suppléments	542,161		
		708,497	
			967,581
Voyageurs—			
Tarifs locaux	19,652		
Suppléments	25,582		
		45,234	
Tarifs communs	19,596		
Suppléments	31,098		
		50,694	
Tarifs internationaux	38,023		
Suppléments	79,343		
		117,366	
			213,294
Messageries—			
Tarifs locaux	6,289		
Suppléments	57,831		
		64,120	
Tarifs communs	6,602		
Suppléments	27,721		
		34,323	
Tarifs internationaux	7,285		
Suppléments	9,830		
		17,117	
			155,558
Téléphones—			
Tarifs locaux	3,552		
Suppléments	2,655		
		6,207	
Tarifs communs	3,926		
Suppléments	33,036		
		36,962	
Tarifs internationaux	429		
Suppléments	9,719		
		10,148	
			53,317
Wagons-lits et wagons-salons—			
Tarifs locaux	231		
Suppléments	320		
		551	
Tarifs communs	309		
Suppléments	507		
		816	
Tarifs internationaux	371		
Suppléments	1,128		
		1,499	
			2,866
Télégraphes—			
Tarifs	203		
Suppléments	257		
		460	
			460
Grand total			1,353,076

DU 1ER JANVIER 1926 AU 31 DÉCEMBRE 1926 INCLUSIVEMENT

Marchandises—			
Tarifs locaux	224		
Suppléments	472		
		696	
Tarifs communs	851		
Suppléments	11,746		
		12,597	
Tarifs internationaux	5,901		
Suppléments	38,020		
		43,921	
			57,214
Voyageurs—			
Tarifs locaux	287		
Suppléments	470		
		757	
Tarifs communs	656		
Suppléments	1,010		
		1,666	
Tarifs internationaux	1,735		
Suppléments	5,483		
		7,218	
			9,641
Messageries—			
Tarifs locaux	79		
Suppléments	235		
		314	
Tarifs communs	93		
Suppléments	1,134		
		1,236	
Tarifs internationaux	114		
Suppléments	1,877		
		1,991	
			3,541
Téléphones—			
Tarifs locaux	40		
Suppléments	16		
		56	
Tarifs communs	—		
Suppléments	962		
		962	
Tarifs internationaux	—		
Suppléments	—		
		—	
			1,018
Wagons-lits et wagons-salons—			
Tarifs locaux	3		
Suppléments	11		
		14	
Tarifs communs	5		
Suppléments	13		
		18	
Tarifs internationaux	8		
Suppléments	30		
		38	
Télégraphes—			70
Tarifs	4		
Suppléments	4		
		8	
			8
Total			71,492
Grand total de tous les tableaux			1,424,568

Le nombre des dossiers signalés à la division du trafic durant l'année pour l'obtention de renseignements, de rapports ou de recommandations a été de 542.

Le nombre de communications adressées aux compagnies de chemins de fer, de messageries, de téléphones et de télégraphes relativement à la juste interprétation des tarifs, à leur classement et à leur envoi, de même qu'aux procurations, aux accords, etc., a été de 970. Les communications adressées à d'autres ont été de 895, soit un total de 1,865.

Suit une liste des ordonnances rendues, concernant le trafic, ainsi que des ordonnances approuvant des contrats de correspondance et d'installation de service entre la compagnie de téléphone Bell et certaines compagnies de téléphone locales:—

ORDONNANCES CONCERNANT LE TRAFIC

N° 37265, le 20 janvier 1926.—Prescrivant que la tarification afférente à la zone "A" sur la ligne de la " Dominion Express Company " entre Sudbury et le Sault Ste-Marie pourra entrer en vigueur à cinq jours d'avis et que l'indice des augmentations et des abaissements au moyen de renvois pourra être omis dudit tarif.

Ordonnance générale n° 426, le 18 janvier 1926.—Prorogeant jusqu'à mercredi soir le 3 février 1926 le délai dans lequel les dispositions de l'ordonnance générale n° 425, quant aux modifications aux tarifs pour le transport des explosifs de haute puissance, pourront être mises en vigueur.

N° 37271, le 21 janvier 1926.—Renvoyant la plainte de " Domestic Hardwoods Inc.", de la ville de New-York, alléguant qu'un tarif excessif fut exigé et perçu pour le transport du bois de service expédié de Otterburn Siding, chemin de fer de Témiscouata, le 24 novembre 1924, à destination de Détroit.

N° 37274, le 21 janvier 1926.—Enjoignant aux compagnies de chemins de fer qui publient des tarifs applicables au charbon et au coke, par chargements complets, des endroits d'entré à la frontière de Niagara, de modifier lesdits tarifs de manière à appliquer à Weston, Ont., les mêmes taux qui sont publiés pour Mount Dennis, ladite modification devant être applicable au plus tard le 1er mars 1926.

N° 37289, le 26 janvier 1926.—Approuvant le supplément n° 5 à la classification des messageries pour le Canada n° 6.

Ordonnance générale n° 427, le 28 janvier 1926.—Ordonnance aux chemins de fer qui publient des tarifs spécifiant les taux applicables au bois à pâte, par chargements complets, comportant la disposition suivante, à savoir: "Les wagons ne seront pas reconnus chargés au complet à moins de contenir 90 p. 100 de leur capacité cubique, sujets à mensuration à destination", de modifier ladite disposition dans leurs tarifs en ce sens: " Les wagons ne seront pas réputés chargés au complet à moins de contenir 87 p. 100 de leur capacité cubique, sujets à mensuration à destination ", ladite modification étant applicable au plus tard le 15 mars 1926.

N° 37296, le 30 janvier 1926.—Approuvant le tarif réglementaire des taux des wagons-salons du Esquimault & Nanaimo Railway Company, C.C.C. n° S-10.

N° 37297, le 30 janvier 1926.—Approuvant le tarif local réglementaire des taux des wagons-lits et des wagons-salons de la compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien, C.C.C. n° S-17.

N° 37298, le 30 janvier 1926.—Approuvant le tarif local réglementaire des taux des wagons-lits et des wagons salons de la Edmonton, Dunvegan and British Columbia Railway Company, C.C.C., n° S-5.

N° 37307, le 3 février 1926.—Renvoyant la plainte de la Cowichan Ratepayers' Association, Cowichan Station, C.B., au sujet des tarifs et taux exigés par la British Columbia Telephone Company.

N° 37317, le 8 février 1926.—Approuvant le tarif réglementaire des taux maxima des wagons-lits et des wagons-salons de la New York Central Railroad Company, C.C.C., n° S-12.

N° 37318, le 8 février 1926.—Approuvent le tarif réglementaire des taux des wagons-lits et des wagons-salons de la Dominion Atlantic Railway Company, C.C.C., n° S-9.

N° 37321, le 8 février 1926.—Refusant la requête des chemins de fer nationaux du Canada pour une nouvelle audition de la demande de la Canadian Explosives, Ltd., en faveur d'un abaissement des taux applicables aux explosifs de haute puissance, et d'une rescision de l'ordonnance générale n° 425 et de l'ordonnance n° 37188.

N° 37323, le 9 février 1926.—Approuvant le tarif réglementaire des taux des wagons-lits et des wagons-salons de la "Napierville Junction Railway Company", C.C.C., n° S.11.

N° 37329, le 15 février 1926.—Approuvant le règlement de la "Wabash Railway Company" qui autorise C.-N. Richards, chef du bureau du tarif, à préparer et à publier les tarifs applicables aux lignes du chemin de fer Wabash au Canada.

N° 37332, le 19 février 1926.—Autorisant la "Niagara, St. Catharines & Toronto Railway Company" à augmenter ses tarifs pour voyageurs à Merriton et à Thorold ainsi que dans le village de Port-Dalhousie, Ont., aussi sur les lignes locales et directes entre lesdits endroits, au niveau des taux établis dans la ville de St. Catharines, Ont.

N° 37342, le 25 février 1926.—Suspendant, en attendant une autre audition, le tarif C.C.C. n° W-2801 du chemin de fer C.P. et le tarif C.C.C. n° W-442 des chemins de fer nationaux du Canada, applicables le 1er mars 1926, renfermant les prix de transport sur les bestiaux, les moutons, les porcs, expédiés des principaux marchés à des endroits de pâturage dans les Prairies.

N° 37347, le 25 février 1926.—Exigeant que l'article 545-A du tarif C.C.C. n° 110 de l'agent Ranson soit modifié de manière à abaisser tous les taux qui s'y rapportent entre Belœil et Dragon, Qué., qui sont actuellement plus élevés que les taux courants de première classe, au niveau des taux courants de première classe pour le transport des explosifs de haute puissance, en chargements complets, ladite modification au tarif étant applicable en deçà d'une semaine de la date de cette ordonnance.

N° 37348, le 26 février 1926.—Approuvant le tarif réglementaire des taux des wagons-lits et des wagons-salons du chemin de fer du Pacifique-Canadien, C.C.C. n° S-18.

N° 37349, le 26 février 1926.—Approuvant le tarif réglementaire des taux des wagons-lits et des wagons-salons de la "Dominion Atlantic Railway Company", C.C.C. n° S-10.

N° 37350, le 26 février 1926.—Approuvant le tarif réglementaire des taux des wagons-lits de la "Esquimault and Nanaimo Railway Company", C.C.C. n° S-11.

N° 37351, le 26 février 1926.—Approuvant le tarif réglementaire des taux des wagons-lits et des wagons-salons de la "Kettle Valley Railway Company", C.C.C. n° S-6.

N° 37353, le 26 février 1926.—Approuvant le tarif réglementaire des taux des wagons-lits et des wagons-salons de la "Edmonton, Dunvegan & British Columbia Railway Company", C.C.C. n° S-6.

N° 37364, le 4 mars 1926.—Approuvant le tarif réglementaire des voyageurs des chemins de fer nationaux du Canada, C.C.C. n° E-876, couvrant les taux maxima revisés dans la division N. St. C. et T.

N° 37365, le 4 mars 1926.—Approuvant le tarif réglementaire des taux des wagons-lits et des wagons-salons des chemins de fer nationaux du Canada, C.C.C. n° ES-16, WS-12.

N° 37368, le 8 mars 1926.—Approuvant le tarif réglementaire des taux des wagons-lits et des wagons-salons de la "Napierville Junction Railway Company", C.C.C. n° S-12.

N° 37369, le 8 mars 1926.—Approuvant le tarif réglementaire des voyageurs de la Wabash Railway Company, C.C.C. n° S-18.

N° 37392, le 10 mars 1926.—Approuvant le tarif réglementaire des taux maxima des wagons-lits et des wagons-salons de la Toronto, Hamilton & Buffalo Railway, C.C.C. n° S-13.

N° 37393, le 15 mars 1926.—Approuvant le tarif réglementaire des taux des wagons-lits et des wagons-salons de la Quebec Central Railway Company, C.C.C. n° S-9.

N° 37396, le 20 mars 1926.—Suspendant, en attendant une audition, la Note "B", page 2, du Supplément n° 22 au tarif C.C.C. n° E-838 des chemins de fer nationaux du Canada, applicable le 22 mars 1926, qui prévoit que les taux

afférents au transport de la pierre concassée de Hagersville ne comprendront pas les frais d'aiguillage au dit endroit.

Ordonnance générale nº 429, le 15 mars 1926.—Modifiant l'ordonnance générale nº 427, relativement aux prix de transport pratiqués sur le bois à pâte, en prévoyant que les amendements auxdits tarifs qui s'appliquent à des endroits de destination aux Etats-Unis seront applicables le 22 avril 1926.

N° 37398, le 16 mars 1926.—Approuvant le tarif réglementaire des taux des wagons-lits et des wagons-salons de la "New York Central Railroad Company", C.C.C. n° S-13.

Nº 37400, le 16 mars 1926.—Modifiant l'ordonnance nº 37332 du 19 février 1926, quant aux taux de la "Niagara, St. Catharines & Toronto Railway" à Merriton et Thorold, et indiquant que la ville de Thorold a été représentée lors de l'audition.

N° 37410, 23 mars 1926.—Approuvant le tarif réglementaire des wagons-lits et des wagons-salons n° S-11, C.C.C., du *Michigan Central Railroad Company.*

Nº 37416, 25 mars 1926.—Approuvant le tarif réglementaire des wagons-lits et des wagons-salons nº S-8, C.C.C., du *Boston and Maine Railroad Company.*

Nº 37439, 31 mars 1926.—Déclarant que le tarif de $3.90½ le 100 livres était applicable à bon droit sur une consignation de blouses, salopettes et pantalons de coton, expédiée, le 10 avril 1924, de Hull, Qué. à New-Westminster, C.B.

N° 37440, 31 mars 1926.—Suspendant, en attendant l'audience, le tarif C.C.C. nº E-1029 des chemins de fer nationaux canadiens, et augmentant le tarif sur la houille transportée de Huntingdon, Qué., à l'Ile Maligne, Qué.

N° 37449, 8 avril 1926.—Approuvant le supplément n° 6 à la Classification canadienne nº 6 des messageries.

Nº 37464, 6 avril 1926.—Approuvant le tarif réglementaire des wagons-dortoirs et des wagons-salons C.C.C. nº S-8, de la *Central Vermont Railway Company.*

Ordonnance générale nº 430, 23 mars 1926.—Approuvant le supplément nº 1 à la Classification canadienne des marchandises, nº 17.

Nº 37467, 10 avril 1926.—Suspendant, en attendant l'audience, l'item 380-A du supplément nº 45 à la Classification canadienne des marchandises (lignes de l'Est) tarif C.C.C. nº 110.

Nº 37487, 14 avril 1926.—Approuvant le supplément nº 5 au tarif de C. N. Ham, C.C.C. nº ET-694, établissant des règlements sur le transport des pièces d'artifice.

Nº 37490, 14 avril 1926.—Renvoyant la plainte de la municipalité de Point Grey, C.-B., contre les tarifs projetés dans le supplément nº 1 au tarif C.C.C. nº 7 de la *British Columbia Telephone Company.*

Nº 37494, 15 avril 1926.—Approuvant le supplément nº 1 au tarif réglementaire des voyageurs, C.C.C. nº P-16, de la *Hull Electric Railway Company.*

N° 37532, 20 avril 1926.—Suspendant, en attendant une audience, l'item nº 270-A du supplément nº 17 à la Classification canadienne du trafic des marchandises nº 17 (lignes de l'Est) tarif nº 111 C.C.C.

Nº 37540, 20 avril 1926.—Suspendant, en attendant une audience, l'item 300-A du supplément n° 3 de la *Canadian Freight Association* (lignes de l'est) tarif nº 111, C.C.C.

Nº 37572, 10 mai 1926.—Suspendant, en attendant une audience, l'item 250-A du supplément n° 21 de la *Canadian Freight Association* (lignes de l'ouest) tarif nº 47 C.C.C., faisant disparaître un taux moyen spécial d'importation sur le thé transporté de Vancouver à des points de l'Ouest canadien.

Nº 37590, 8 mai 1926.—Modifiant l'ordonnance nº 20973, datée du 4 décembre 1913, relativement aux limites de la livraison par messagerie à Lévis, Qué., en biffant le dernier alinéa, qui se lit: " Pourvu que les marchandises par messagerie arrivant à la gare de Lévis, adressées à des personnes demeurant à la Pointe-Lévis, soient transportées par train à la Pointe-Lévis, sans autres frais, pour y être réclamées par les consignataires et remises à eux."

N° 37601, 10 mars 1926.—Approuvant le supplément n° 2 à la Classification canadienne n° 17 des marchandises, publié afin de pourvoir à une réduction de la deuxième à la troisième classe relativement aux chargements fractionnaires de composés ou succédanés de saindoux, N.O.I.B.N., autrement que sec, en boîtes ou barils métalliques, ou en caisses.

N° 37650, 21 mars 1926.—Refusant de reconnaître le supplément n° 2 du tarif des chemins de fer nationaux canadiens, n° E-976, C.C.C.; le supplément n° 2 du tarif du chemin de fer Pacifique-Canadien, n° E-4196, C.C.C.; le supplément n° 2 du tarif du *Quebec Central Railway*, n° 922, C.C.C., et le supplément n° 2 du *Quebec Central Railway*, n° 921, C.C.C., en tant qu'ils se proposent de modifier les taux sur le papier à journal, en wagonnées, à partir de divers points d'expédition jusqu'à Clarksville, Knoxville, Memphis et Nashville, Tennessee.

N° 37681, 29 mai 1926.—Suspendant, en attendant l'audience, les tarifs des chemins de fer nationaux canadiens, n° E-1068, n° E-1069 C.C.C. et le supplément n° 2 de la C.C.C. n° E-6973, aussi les corrections n°s 148, 149, 152 et 153 au tarif de la C.C.C. n° E-4126, en tant que les barèmes de tarifs susdits influent sur les règlements ou les frais afférents à la remorque dite *out of line*.

N° 37686, 29 mai 1926.—Renvoyant la plainte de la *Dominion Millers Association* à l'effet que les compagnies des chemins de fer du Pacifique-Canadien et National-Canadien refusent d'appliquer les frais pour arrêts en route d'un sou par 100 livres au tarif du grain exporté en vrac à partir de Fort-William jusqu'au littoral de l'Atlantique, tel que prévu dans les ordonnances générales n°s 354 et 391.

Refuse la requête de la *Dominion Millers Association* pour une ordonnance exigeant que lorsque deux tarifs sur les grains en vrac s'appliquent à partir du même endroit de provenance à la même destination pour l'exportation, les frais occasionnés par les arrêts en route s'appliquent au tarif le plus bas.

N° 37697, 2 juin 1926.—Approuvant le supplément n° 7 de la Classification des messageries n° 6 pour le Canada.

N° 37699, 31 mai 1926.—Refusant la requête de John-A. Kelly, de St-Jean, N.-B., pour l'établissement d'un service de wagons chauffés de St-Jean à Edmundston, N.-B.

N° 37703, 5 juin 1926.—Approuvant le tarif réglementaire des wagons-salons de l'*Atlantic, Quebec and Western Railway*, A.Q. et W.-C.C.C., n° 18, et celui du *Quebec Oriental Railway*, n° 14 C.C.C.

N° 37730, 11 juin 1926.—Rescindant l'ordonnance n° 37440, datée du 31 mars 1926, suspendant le tarif n° E-1029 C.C.C. des chemins de fer nationaux canadiens, augmentant le tarif sur la houille transportée de Huntingdon, Qué. à l'île Maligne, Qué.

N° 37759, 19 juin 1926.—Approuvant le supplément n° 18 de la Classification canadienne des messageries n° 6.

N° 37788, 21 juin 1926.—Rescindant l'ordonnance n° 37342, datée du 25 février 1926 et enjoignant que le tarif n° W-2801 C.C.C. du chemin de fer Pacifique-Canadien et le tarif n° W-442 C.C.C. des chemins de fer nationaux canadiens, couvrant les taux de transport sur le bétail, les porcs, et les moutons à partir des marchés d'origine jusqu'à des points situés dans les Prairies, pour des fins d'engraissage, entrent en vigueur à partir du 1er juillet 1926.

N° 37839, 10 juillet 1926.—Approuvant le tarif réglementaire maximum des wagons-salons, n° S-10 C.C.C. de la *Great Northern Railway Company*.

N° 37901, 24 juillet 1926.—Rescindant l'ordonnance n° 37396, datée du 29 mars 1926, laquelle suspendait la disposition de la Note "B" à la page 2 du supplément n° 22 du tarif C.C.C. des chemins de fer nationaux canadiens, n° E-838, C.C.C., stipulant que les taux de transport sur la pierre concassée, expédiée d'Hagersville, ne comprennent pas l'aiguillage à l'endroit précité.

N° 37936, 4 août 1926.—Autorisant la compagnie du chemin de fer Québec Central à publier immédiatement un supplément à son tarif C.C.C. n° 91 corrigeant une erreur dans les prix de transport applicables à la brique de construction, expédiée en chargements complets, de Scotts Junction à Shawinigan Falls, Qué.

Ordonnance générale n° 432, 13 août 1926.—Exigeant que certaines compagnies ferroviaires nommées modifient leurs tarifs applicables aux explosifs puissants, et les mettent en vigueur au plus tard le 30 août 1926, de manière que les taux établis pour le transport des explosifs puissants, expédiés en chargements fractionnaires, ne dépassent pas les taux doubles de première classe, et des frais minimum de six dollars ($6.00) pour une seule consignation; aussi, que les dispositions relatives au tarif mis en vigueur par des compagnies ferroviaires assujetties à la juridiction de la Commision, à l'est de Port-Arthur, Ontario, indiquant des taux minimum sur les explosifs violents inférieurs aux susdits, ne doivent pas être augmentés par suite de cette ordonnance.

N° 38264, 15 octobre 1926.—Prescrivant la base sur laquelle les compagnies des chemins de fer Pacifique-Canadien et National-Canadien modifieront leurs tarifs, qui devront entrer en vigueur au plus tard le 15 novembre 1926, établissant des taux sur le blé, l'avoine, l'orge, le seigle et les criblures de grains, et les déchets de grains, de même que sur la graine de lin, déchargée des lacs, pour le minotage, le maltage, l'entreposage ou autre disposition aux endroits possédant des minoteries à l'est de Port-Arthur et pour la réexpédition.

N° 38275, 19 octobre 1926.—Désavouant les dispositions du supplément n° 38 au tarif des chemins de fer de l'Etat, n° 1352, C.C.C. des chemins de fer nationaux canadiens, et du supplément n° 48 des chemins de fer nationaux canadiens, chemins de fer de l'Etat, n° 1364, C.C.C. en tant qu'elles projettent de faire disparaître l'acheminement par St-Jean et la jonction Ste-Rosalie. Il est enjoint aux chemins de fer nationaux canadiens et à la compagnie du Pacifique-Canadien d'observer et d'exécuter les instructions données sur les connaissements par les consignateurs quant à l'acheminement du trafic, lorsqu'il est possible de le faire d'après les taux publiés des tarifs en vigueur.

N° 38277, 16 octobre 1926. Refusant la requête de la paroisse de Lancaster, dans la municipalité de la ville et du comté de St-Jean, N.-B., demandant de forcer la *Dominion Express Company* et la *Canadian National Express Company* à étendre leur livraison gratuite par voiture jusqu'à la paroisse de Lancaster.

N° 38289, 27 septembre 1926. Refusant au gouvernement de la province de la Colombie britannique l'autorisation de poursuivre les officiers de la compagnie du Pacifique-Canadien pour ne pas s'être conformés à l'ordonnance n° 36769 de la Commission, datée du 2 septembre 1926, enjoignant à la compagnie précitée et au chemin de fer National du Canada de lui soumettre des tarifs réduisant les taux de transport sur le grain et la farine à destination des ports du Pacifique situés dans les limites du Canada, pour exportation, aux mêmes taux, proportionnellement à la distance, qu'on imposerait sur ces grains et cette farine si on les transportait vers l'est pour l'exportation.

N° 38351, 6 novembre 1926. Approuvant le supplément n° 9 de la Classification des messageries au Canada, n° 6.

N° 38368, 5 novembre 1926. Refusant la requête du *Canadian Shippers' Traffic Bureau* pour une diminution des taux courants sur la pâte de bois provenant de divers endroits au Canada et dirigée à Toronto, Ont., aussi déclarant quels sont les taux légaux applicables au transport de la pâte de bois, en chargements complets, d'après les dispositions du tarif n° E-458 C.C.C. des chemins de fer nationaux du Canada, expédiée de Bathurst, N.-B., Old Lake Road, Qué., et Chatham, N.-B., à Toronto, Ont.

N° 38447, 23 novembre 1926. Accordant la permission aux chemins de fer nationaux canadiens de publier immédiatement un supplément au tarif du N.-C., N° W-443 C.C.C. corrigeant une erreur dans les taux de transport sur la brique, le ciment, le plâtre à mur, le carton-plâtre, les tuiles de plâtre et le stuc, expédiés d'Edmonton aux stations situées sur les chemins de fer *E. D. and B. C.* et *Central Canada*.

N° 38450, 22 novembre 1926. Exigeant que les chemins de fer nationaux canadiens modifient immédiatement le tarif applicable à la houille, en chargements complets, en publiant des tarifs de concurrence sur le charbon expédié de Three Hills, Alberta, à des endroits communs situés dans la Saskatchewan et le Manitoba, lesquels ne dépasseront pas les tarifs publiés par le Pacifique-Canadien, de Carbon, Alberta, aux mêmes destinations sur la ligne de cette compagnie.

N° 38462, 27 novembre 1926.—Suspendant, en attendant une audience, les barèmes des tarifs de diverses compagnies ferroviaires, énumérant les taux sur des articles de fer et d'acier, en vigueur à partir du 1er décembre 1926.

N° 38485, 29 novembre 1926.—Approuvant le règlement n° 91 de la compagnie ferroviaire du Pacifique-Canadien nommant certains fonctionnaires afin de préparer et de publier des tarifs.

N° 38488, 29 novembre 1926.—Approuvant le règlement de la *Kettle Valley Railway Company* nommant certains fonctionnaires chargés de préparer et de publier ses tarifs de prix.

N° 38508, 29 novembre 1926.—Approuvant le règlement n° 16 de l'*Edmonton, Dunvegan and British Columbia Railway Company* nommant John Callaghan gérant général, afin qu'il prépare et publie ses tarifs de transport.

N° 38511, 6 décembre 1926.—Approuvant le tarif réglementaire des voyageurs, n° 296 C.C.C. de la compagnie du chemin de fer Québec-Central.

N° 38557, 16 décembre 1926.—Approuvant le règlement du *Père Marquette Railway Company* autorisant l'agent général du transport des marchandises à préparer et à publier ses tarifs de prix.

N° 38571, 20 décembre 1926.—Approuvant le règlement n° 7 des chemins de fer nationaux canadiens autorisant le chef du bureau du trafic à préparer et à publier leurs tarifs de transport.

N° 38572, 20 décembre 1926.—Approuvant le règlement n° 6 des chemins de fer nationaux canadiens, lequel autorise le gérant général et l'agent général du trafic du service des messageries à préparer et publier les tarifs des messageries.

ORDONNANCES CONCERNANT LES SERVICES TÉLÉPHONIQUES

Ordonnance n°	Date	Compagnie correspondante
37222	5 janv. 1926....	La Compagnie du Téléphone Saguenay-Québec.
37245	12 janv. 1926....	Romney Telephone System.
37246	12 janv. 1926....	Thedford, Arkona and Eastern Lambton Telephone Co.
37247	12 janv. 1926....	Wheatley Telephone Company.
37248	12 janv. 1926....	Dalesville Mutual Telephone Association.
37311	4 fév. 1926....	Fenelon Falls Rural Telephone Company.
37385	10 mars 1926....	Sebright Telephone Company...
37419	24 mars 1926....	Commissaires du réseau téléphonique du township d'Euphrasia.
37420	24 mars 1926....	Point Mara Telephone Company.
37421	24 mars 1926....	Montreal (Ontario)Telephone Company.
37422	24 mars 1926....	Udney Telephone Company.
37425	24 mars 1926....	Scottish-Canadian Magnesite Company.
37428	24 mars 1926....	La Compagnie de Téléphone Masson.
37441	30 mars 1926....	Plummer, Aberdeen & Galbraith Rural Telephone Association.
37475	12 avril 1926....	The Montague Centre Rural Telephone Company.
37537	27 avril 1926....	North Wellington Telephone Company.
37542	30 avril 1926....	Corporation of the Township of Tuckersmith.
37557	4 mai 1926....	East Luther Telephone Company.
37558	4 mai 1926....	Commissaires du réseau téléphonique de la municipalité du township de McKillop.
37563	5 mai 1926....	Kemble-Sarawak Telephone Company.
37564	5 mai 1926....	Maple Leaf Telephone Company.
37565	5 mai 1926....	Pleasant View Telephone Company.
37566	5 mai 1926....	Bognor Telephone Company.
37567	5 mai 1926....	Hoath Head & Grey Telephone Company.
37568	5 mai 1926....	Glen Eden Telephone Company.
37569	5 mai 1926....	Woodford Telephone Company.
37570	5 mai 1926....	Fifth Line Telephone Company.
37571	5 mai 1926....	Balaclava Telephone Company.
37573	6 mai 1926....	Jackson Telephone Company.
37574	6 mai 1926....	Centre Road Telephone Company.
37575	6 mai 1926....	Derby Telephone Company.
37576	6 mai 1926....	Leith & Annan Telephone Company.
37577	6 mai 1926....	Sydenham Union Telephone Company.
37578	6 mai 1926....	Silcote Telephone Company.
37579	6 mai 1926....	South Diagonal Telephone Company.
37580	6 mai 1926....	Ben Allen Telephone Company.
37599	10 mai 1926....	Alice Telephone Company.
37626	18 mai 1926....	Salkeld Telephone System.
37644	20 mai 1926....	Erin Municipal Telephone System.
37678	27 mai 1926....	Commissaires du réseau téléphonique de la municipalité du township de Goderich.
37682	28 mai 1926....	Noisy River Telephone Company.
37684	28 mai 1926....	Coldwater Municipal Telephone System.
37683	28 mai 1926....	Doane Telephone System.
37691	29 mai 1926....	Arran No. 1 Telephone Company.
37708	4 juin 1926....	Lachute East Mutual Rural Telephone Company.
37709	4 juin 1926....	Wilson Station Telephone Company.
37814	2 juillet 1926....	G. Swartman.
37815	2 juillet 1926....	Mond Nickel Company.
37820	2 juillet 1926....	Pefferlaw Telephone System.
37821	2 juillet 1926....	Sunderland Telephone Company.
37832	6 juillet 1926....	Lapre Telephone System.
37856	15 juillet 1926....	Commissaires du réseau téléphonique de la municipalité du township de Belmont.
37858	15 juillet 1926....	Gillies Telephone System.
37859	15 juillet 1926....	Corporation of the Township of Sandwich South.
37769	17 juillet 1926....	Home Telephone Company.
37876	19 juillet 1926....	Robt. Henry Edgar Telephone Company.
37877	19 juillet 1926....	North Renfrew Telephone Company.
37878	19 juillet 1926....	Oldfields Telephone Line.
37879	20 juillet 1926....	Bethel Rural Telephone Line.
37889	21 juillet 1926....	Commissaires du réseau téléphonique de la municipalité du township de Tay.
37890	22 juillet 1926....	Alnwick Rural Telephone Company.
37891	22 juillet 1926....	Commissaires du réseau téléphonique de la municipalité du township de Dummer.
37892	21 juillet 1926....	Mond Nickel Company.
37893	22 juillet 1926....	Harvey Municipal Telephone System.
37975	12 août 1926....	Corporation of the Village of Blyth.
37976	12 août 1926....	Commissaires du réseau téléphonique de la municipalité du township de Ryde.
37993	14 août 1926....	Haldimand Municipal Telephone System.

ORDONNANCES CONCERNANT LES SERVICES TÉLÉPHONIQUES—Fin

Ordonnance n°	Date	Compagnie correspondante
38004	19 août 1926....	Commissaires du réseau téléphonique de la municipalité du township de Percy.
38045	1 sept. 1926....	Commissaires de la municipalité du township de Widdifield.
38050	1 sept. 1926....	Commissaires de la Chatsworth Rural Telephone Association.
38066	8 sept. 1926....	E. J. Ecclestone, operating Fairyport Telephone Line.
38067	8 sept. 1926....	Ravenscliffe Telephone Company.
38069	8 sept. 1926....	Grunwald Telephone Line.
38077	8 sept. 1926....	Commissaires du réseau téléphonique de la municipalité du township d Blanchard.
38080	8 sept. 1926....	Muskoka & Parry Sound Telephone System.
38098	14 sept. 1926....	Union Telephone Company.
38099	14 sept. 1926....	South Norfolk Telephone Company.
38180	28 sept. 1926....	La Compagnie de Téléphone St-Donat.
38210	4 oct. 1926....	Ayr Rural Telephone Company.
38211	4 oct. 1926....	Ingersoll Telephone Company.
38212	4 oct. 1926....	Coldstream Telephone System.
38217	6 oct. 1926....	Mount Albert Telephone Company.
38263	13 oct 1926....	Nissouri Telephone Company.
38290	22 oct. 1926....	Corporation of the township of Sandwich South.
38302	22 oct. 1926....	Dr. Henderson Telephone Company.
38321	28 oct. 1926....	Hogg & Lytle, Limited.
38393	11 nov. 1926....	Perry Telephone System.
38426	17 nov. 1926....	Commissaires du réseau téléphonique de la municipalité du village de Blyth.
38427	17 nov. 1926....	Bon Echo Long Distance Telephone Line.
38435	17 nov. 1926....	Perkins Telephone Company.
38502	3 déc. 1926....	Ottawa River Forest Protective Association .
38504	3 déc. 1926....	Commissaires du réseau téléphonique de la municipalité du township de Wellesley.
38518	7 déc. 1926....	St. Joseph Island Telephone Company.
38519	7 déc. 1926....	Port Hope Telephone Company.
38532	11 déc. 1926....	Corporation of the township of Chinguacousy.
38533	3 déc. 1926....	Green Telephone System.
38566	18 déc. 1926....	Princeton & Drumbo Telephone Company.
38567	18 déc. 1926....	People's Mutual Telephone Company.
38581	20 déc. 1926....	New Dundee Rural Telephone Comany.

ANNEXE "C"

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF DE LA COMMISSION, T.-L. SIMMONS

M. A.-D. CARTWRIGHT,
Secrétaire de la Commission des chemins de fer,
Ottawa, Ont.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre ci-inclus le résumé de mon rapport annuel sur les travaux du service du génie de la Commission au cours de l'année 1926.

CARTES ROUTIÈRES

Carte routière revisée de l'embranchement Tuffnell-Prince-Albert du chemin de fer Pacifique-Canadien d'un endroit situé sur la rive orientale de la rivière Saskatchewan, dans le township 51, rang 14, à l'ouest du 2e mér., mille 131.94, jusqu'à un endroit dans la section 29, township 51, rang 23, à l'ouest du 2e mér., mille 195, dans la province de la Saskatchewan.

Carte routière revisée de l'embranchement ouest de Bromhead du chemin de fer Pacifique-Canadien, à partir du mille 2.5 dans la section 36, township 2, rang 14, à l'ouest du 2e mér., jusqu'au mille 25.0, dans la section 23, township 2, rang 17, à l'ouest du 2e mér., dans la province de la Saskatchewan.

Carte routière revisée de l'embranchement nord-est de Pashley est du chemin de fer Pacifique-Canadien, à partir d'un endroit du township 17, rang 26, à l'ouest du 3e méridien, au mille 66, jusqu'à un endroit du township 15, rang 24, à l'ouest du 3e mér., au mille 85, dans la province de la Saskatchewan.

EMPLACEMENTS

Approbation de l'emplacement de la ligne de la Commission du havre de Vancouver, à partir d'un raccordement avec les voies de la *Burrard Inlet Tunnel and Bridge Company* près de la limite est de la cité de Vancouver, C.B., en allant vers l'ouest le long du rivage, jusqu'à un raccordement avec les voies du *Pacific Great Eastern Railway*, près de l'avenue Lornsdale, North Vancouver, distance de 2.07 milles.

Approbation de l'emplacement d'une partie de l'embranchement ouest de Bromhead du chemin de fer Pacifique-Canadien, à partir d'un point dans la section 8, township 3, rang 13 à l'ouest du 3e mér., mille 0, jusqu'à un point dans la section 23, township 2, rang 17, à l'ouest du 2e mér., mille 25.5, dans la province de la Saskatchewan.

Approbation de l'emplacement d'une partie de l'embranchement Cutknife-Whitford Lake du chemin de fer Pacifique-Canadien, à partir d'un point dans la section 1, township 50, rang 28, à l'ouest du 3e mér., mille 74.47, jusqu'à un point dans la section 14, township 50, rang 1, à l'ouest du 4e mér., dans la province de l'Alberta.

Approbation d'une partie de l'emplacement de l'embranchement de Cardston-Ouest de l'*Alberta Railway and Irrigation Company*, à partir du mille 0 au mille 30.32, dans la province de l'Alberta.

Approbation d'une partie de l'emplacement de l'embranchement de Bromhead-ouest du chemin de fer Pacifique-Canadien, à partir de la frontière septentrionale de la section 23, township 2, rang 17, à l'ouest de 2e mér., mille 25.5, jusqu'à un point de la section 31, township 2, rang 19, à l'ouest du 2e mér., mille 83.54, jusqu'à un point de la section 24, township 48, rang 17, à l'ouest du 2e mér., mille 108.0, dans la province de la Saskatchewan.

Approbation de l'emplacement d'une partie de l'embranchement de Cloan du chemin de fer Pacifique-Canadien, à partir d'un point dans la section 35, township 37, rang 10, à l'ouest du 3e mér., mille 8.04, dans la province de la Saskatchewan.

EMPLACEMENTS REVISÉS

Emplacement revisé de l'*Essex Terminal Railway* à partir d'un point à ou près de la rue Arthur, Ford City, Ont., de là dans une direction nord-est à travers la rue Park, le long de l'avenue Franklin, et à travers l'avenue Central, les chemins Labadies, Westcott, Aubin, François, Giles, et des ruelles jusqu'à un point à ou près du chemin Arthur, dans la ville de Ford City, dans la province d'Ontario, distance de 1.2 mille.

Emplacement revisé d'une partie de l'embranchement de Fife Lake du chemin de fer Pacifique-Canadien, à partir d'un point dans la section 1, township 3, rang 28, à l'ouest du 2e mér., mille 35.0, jusqu'à un point dans la section 1, township 3, rang 28, à l'ouest du 2e mér., mille 37.65, dans la province de la Saskatchewan.

Emplacement revisé d'une partie de l'embranchement de Moose-Jaw vers le sud-ouest du chemin de fer Pacifique-Canadien, à partir d'un point dans la section 14, township 8, rang 1, à l'ouest du 3e mér., mille 57.46, jusqu'à un point dans la section 4, township 6, rang 1, à l'ouest du 3e mér., mille 81.98, dans la province de la Saskatchewan.

Emplacement revisé d'une partie de l'embranchement de Fife Lake du chemin de fer Pacifique-Canadien à partir d'un point situé dans la section 14, township 8, rang 1, à l'ouest du 3e mér., mille 57.46, à un point situé dans la section 33, township 3, rang 30, à l'ouest du 2e mér., mille 16.21, dans la province de la Saskatchewan.

Emplacement revisé de la voie des chemins de fer nationaux du Canada entre les rues Second et Nelson, dans la ville de Fort-Frances, province d'Ontario.

Emplacement revisé d'une partie de la subdivision de Maniwaki du chemin de fer Pacifique-Canadien, à partir du mille 8.21 au mille 12.65, et du mille 13.26 au mille 14.6, dans le township de Hull, comté de Hull, dans la province de Québec.

Emplacement revisé d'une partie de l'embranchement Cutknife-Whitford Lake du chemin de fer Pacifique-Canadien, à partir d'un point situé dans la section 1, township 50, rang 1, à l'ouest du 4e mér., mille 76.23 à un point situé dans la section 13, township 53, rang 6, à l'ouest du 4e mér., mille 28.57, dans la province d'Alberta.

Emplacement revisé d'une partie de la subdivision de Maniwaki du chemin de fer Pacifique-Canadien entre les milles 8.12 et 12.67, et entre le mille 13.25 et 14.57, dans le township de Hull, comté de Hull, dans la province de Québec.

Emplacement revisé de l'*Essex Terminal Railway* au sud du chemin de fer *Michigan Central* dans le township d'Anderdon, comté d'Essex, dans la province d'Ontario.

Emplacement revisé d'une partie de l'embranchement de Cardson vers le nord-ouest du chemin de fer Pacifique-Canadien à partir d'un point dans la section 18, township 4, rang 27, à l'ouest du 4e mér., mille 19.72, jusqu'à un endroit dans la section 18, township 4, rang 27, à l'ouest du 4e mér., mille 21.10 dans la province d'Alberta.

Emplacement revisé d'une partie de l'embranchement de Cutknife-Whitford Lake du chemin de fer Pacifique-Canadien, à partir d'un point dans la section 34, township 52, rang 3, à l'ouest du 4e mér., mille 99.2, jusqu'à un point dans la section 15, township 53, rang 4, à l'ouest du 4e mér., mille 106.03, dans la province de la Saskatchewan.

Emplacement revisé d'une partie de l'embranchement de Fife Lake du chemin de fer Pacifique-Canadien, à partir d'un point dans la section 15, township 3, rang 30, à l'ouest du 2e mér., mille 20, jusqu'à un endroit dans la section 36, township 2, rang 30, à l'ouest du 2e mér., mille 25, dans la province de la Saskatchewan.

Emplacement revisé d'une partie de l'embranchement Cutknife-Whitford Lake du chemin de fer Pacifique-Canadien à partir du mille 73.18 au mille 76.23, dans la province de la Saskatchewan.

PASSAGES À NIVEAU

Croisement des voies de l'embranchement du marché Champlain des chemins de fer nationaux du Canada par les voies de la Commission du havre de Québec au moyen d'une voie spéciale dans la cité de Québec, P.Q.

Croisement des voies doubles des chemins de fer nationaux du Canada par la voie simple de la *Montreal Tramways* sur la rue de la Rousselière, Pointe-aux-Trembles, P.Q.

Croisement des voies des chemins de fer nationaux du Canada par la voie simple de la *Montreal Tramways* à la rue Broadway, Pointe-aux-Trembles, P.Q.

Croisement des voies des chemins de fer nationaux du Canada par les voies de l'embranchement de *Cutknife-Whitword Lake* du chemin de fer Pacifique-Canadien au moyen d'un pont élevé dans la section 1, township 50, rang 28, à l'ouest du 3e mérid., dans la province de la Saskatchewan.

Croisement d'un bout de voie du chemin de fer Pacifique-Canadien sur la rue Columbia, New-Westminster, C.-B., par une voie industrielle du *British Columbia Electric Railway*.

Croisement de la voie double du chemin de fer Pacifique-Canadien à l'extrémité méridionale du *Second Narrows Bridge* à Burrard Inlet, dans la province de la Colombie-Britannique par la voie simple de la Commission du havre de Vancouver.

Croisement du *Michigan Central Railroad* par un embranchement des chemins de fer nationaux du Canada dans le lot 42, township de Stamford, de la province d'Ontario.

Croisement des voies des chemins de fer nationaux du Canada par les voies de la *Montreal Tramways* sur l'avenue Georges V, Montréal-Est, P.Q.

Croisement des voies du *Canadian Northern Alberta Railway* par les voies du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique au mille 65.29 à l'ouest d'Edson, Alta.

Croisement de l'*Atlantic Quebec and Western Railway* par les voies de la *Bonaventure Pulp and Paper Company* à Chandler, P.Q.

Croisement inférieur du chemin de fer Pacifique-Canadien par le *Great Northern Railway,* à Elko, C.-B.

Croisement de l'embranchement de Lacombe du chemin de fer Pacifique-Canadien par la voie de raccordement des chemins de fer nationaux du Canada dans le quartier sud-est de la section 36, township 39, rang 23, à l'ouest du 4e mérid., près d'Alix, Alta.

INSTALLATIONS DE PROTECTION IMPOSÉES AUX PASSAGES À NIVEAU

Installation d'un appareil de semi-enclenchement au croisement des chemins de fer nationaux canadiens par la voie simple de la *Montreal Tramways* à la rue Broadway, Pointe-aux-Trembles, P.Q.

Installation d'un signal de protection automatique au croisement du chemin de fer Pacifique-Canadien sur le lot 4, concessions 3 et 4, township de Guelph, mille 34.1, subdivision de Hamilton et Goderich, à la place de l'appareil d'enclenchement complet.

Reconstruction d'un appareil d'enclenchement au croisement de la ligne de la *New Brunswick Power Company* sur la rue Principale, Fairville, N.-B.

Installation de signaux automatiques au lieu de l'appareil d'enclenchement mécanique actuel au croisement du chemin de fer Pacifique-Canadien par le chemins de fer National-Canadien dans le lot 56, paroisse de Portage-la-Prairie, province du Manitoba. Les trains ne devront pas dépasser la limite de quinze milles à l'heure.

Prolongement de l'appareil d'enclenchement du chemin de fer National-Canadien à Bayview, Ont., de manière à comprendre les aiguilles de jonction sur la subdivision de Dundas, à Red Bank, Ont.

Installation de rails de protection au passage supérieur des chemins de fer nationaux canadiens au-dessus de l'*Esquimalt and Nanaimo Railway* au mille 74.0, subdivision de Victoria-Alberni, chemins de fer nationaux canadiens, île de Vancouver, C.-B.

Installation d'un appareil automatique d'enclenchement au croisement du chemin de fer *Great Northern* par le *British Columbia Electric Railway,* à Ardley, C.-B.

Changements dans l'appareil d'enclenchement au croisement du chemin de fer *Michigan Central* par le chemin de fer *Père Marquette,* à Fargo, Ont.

Installation d'un signal de protection pour le chemin de fer *Montreal and Southern Counties* sur la voie de jonction avec le chemin de fer du Vermont Central, à Granby, P.Q.

Nouvelle disposition de l'appareil d'enclenchement au croisement du *Jacques Cartier Union Railway* par le *Montreal Tunnel and Terminal Railway,* à Eastern Jct., P.Q.

Changements dans les signaux à l'appareil d'enclenchement du chemin de fer du *Michigan Central* à Yarmouth, Ont., au croisement des chemins de fer nationaux canadiens.

Installation d'un appareil de semi-enclenchement au croisement de l'*Atlantic Quebec and Western Railway* par la ligne de la *Bonaventure Pulp & Paper Company,* à Chandler, P.Q.

Changements dans l'appareil d'enclenchement au croisement des chemins de fer nationaux canadiens et du chemin de fer Pacifique-Canadien, à Paris, Ont.

Installation d'un appareil de semi-enclenchement automatique au croisement du chemin de fer Pacifique-Canadien et du *Winnipeg Electric Railway* sur l'Academy Road, à Winnipeg, Man.

Installation de signaux d'enclenchement et d'une guérite au croisement des voies des chemins de fer nationaux canadiens par les voies du chemin de fer Pacifique-Canadien dans le lot de paroisse 56, paroisse de Portage-la-Prairie, province du Manitoba.

Installation d'un appareil d'enclenchement au croisement du chemin de fer Pacifique-Canadien par les chemins de fer nationaux du Canada près d'Alix, Alta.

MISE EN SERVICE DES APPAREILS D'ENCLENCHEMENT

Mise en service d'un appareil d'enclenchement au croisement du *Lake Erie and Detroit River Railway* (chemin de fer Père Marquette) par la ligne des commissaires de l'Hydro-Electricité sur la rue Seminole, à Walkerville, Ont.

Mise en service d'un appareil de demi-enclenchement au croisement de la voie du *Suburban Rapid Transit (Winnipeg Electric Company)* et de l'embranchement d'Oak Point des chemins de fer nationaux canadiens à l'avenue Portage, Winnipeg, Man. La vitesse ne devra pas dépasser quinze milles à l'heure.

Mise en service d'un appareil d'enclenchement au croisement des chemins de fer nationaux canadiens et du chemin de fer Roberval-Saguenay à la bifurcation de la baie Ha-Ha, P.Q.

Mise en service d'un appareil de demi-enclenchement au croisement de l'*Essex Terminal Railway* et de l'*Essex District Railway* sur l'avenue Parent, à Windsor, Ont. La vitesse ne devra pas dépasser quinze milles à l'heure.

Service de l'appareil d'enclenchement au croisement des chemins de fer nationaux-canadiens et du chemin de fer Pacifique-Canadien à Inglewood Jct., Ont., abandonné, et mise en place des signaux à la position "Stop".

Mise en service d'un appareil d'enclenchement au croisement de l'*Essex Terminal Railway* et de l'*Essex District Railway* sur la rue Séminole, à Walkerville, Ont. La vitesse ne devra pas dépasser quinze milles à l'heure.

Mise en service d'un appareil de demi-enclenchement au croisement du chemin de fer Pacifique-Canadien et du *Winnipeg Electric Railway,* sur l'Academy Road, à Winnipeg, Man.

Mise en service d'un appareil automatique de demi-enclenchement au croisement du chemin de fer Pacifique-Canadien et du *Winnipeg Electric Railway,* sur l'avenue Notre-Dame, à Winnipeg, Man.

Mise en service d'un appareil de demi-enclenchement au croisement des chemins de fer nationaux-canadiens et du *Winnipeg Electric Railway* sur l'Academy Road, à Winnipeg, Man.

Mise en service d'un appareil automatique de demi-enclenchement au croisement du *Midland Railway of Manitoba* et du *Winnipeg Electric Railway* sur l'avenue Notre-Dame, à Winnipeg, Man.

Mise en service d'un appareil automatique de demi-enclenchement au croisement du *Midland Railway of Manitoba* et du *Winnipeg Electric Railway* sur l'Academy Road, à Winnipeg, Man.

Mise en service d'un appareil d'enclenchement au croisement du *Jacques Cartier Union Railway* et des voies du *Montreal Tunnel and Terminal Company Limited,* à Eastern Junction, P.Q.

Mise en service d'un appareil d'enclenchement au croisement du *Montreal and Southern Counties Railway* et du *Central Vermont Railway,* à Granby, P.Q.

RACCORDEMENTS

Raccordement entre les voies de la *Hydro Electric Power Commission* et les voies du chemin de fer Pacifique-Canadien près de l'intersection de la rue Sandwich et de l'avenue Caron, à Windsor, Ont.

Raccordement entre les voies du chemin de fer Pacifique-Canadien et les chemins de fer nationaux du Canada à Kelowna, C.B.

Raccordement entre les voies des chemins de fer nationaux du Canada et de la *Montreal Tramways* au mille 29.08, subdivision de l'Assomption, division de Montréal, ville de Montréal-Est, dans la province de Québec.

Raccordement entre le *Pembina Valley Railway* et le *Edmonton Dunvegan and British Columbia Railway,* près de Busby, Alta.

Raccordement entre la subdivision de Stamford des chemins de fer nationaux du Canada et la subdivision de Grimsby des chemins de fer nationaux du Canada dans le township de Stamford, province d'Ontario, distance d'un mille et quatre dixièmes.

Raccordement entre les voies des chemins de fer nationaux du Canada et le chemin de fer Pacifique-Canadien à l'usine de William Stone & Sons Ltd., à Ingersoll, Ont.

Raccordement entre les voies du *Great Northern Railway* et les voies du chemin de fer du Grand-Tronc dans le lot 24, concession 4, township de West Whitby, comté d'Ontario, dans la province d'Ontario.

Raccordement entre le chemin de fer National-Canadien (subdivision de Langham), et les embranchements du Grand-Tronc-Pacifique (subdivision de Cudworth), près de Totzke, Sask.

Raccordement entre les voies de la subdivision de Three Hills du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, mille 78.92, et les voies de la subdivision de Brazeau des chemins de fer nationaux du Canada, mille 21.75, dans la province d'Alberta.

VOIES D'ÉCHANGE

Approbation d'une voie d'échange entre les chemins de fer nationaux du Canada et le chemin de fer Pacifique-Canadien dans la ville de Melfort, Sask.

Approbation d'une voie d'échange entre les chemins de fer nationaux du Canada et le chemin de fer Pacifique-Canadien dans la ville de Red Deer, Alta.

Approbation d'une deuxième voie d'échange entre les chemins de fer nationaux du Canada et le *Chatham Wallaceburg & Lake Erié Railway,* dans la ville de Chatham, Ont.

PROTECTION IMPOSÉE AUX PASSAGES À NIVEAU

Installation d'une sonnerie automatique et d'un pendule indicateur au passage à niveau de l'avenue Carling, à Ottawa, Ont., par la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

Installation d'une sonnerie et d'un pendule indicateur au passage à niveau de la route de LaSuette, P.Q., par les chemins de fer nationaux canadiens.

Installation de deux sonneries automatiques et de pendules indicateurs au passage à niveau du prolongement de la rue Elphinstone, à Regina, Sask., par les chemins de fer nationaux du Canada et le chemin de fer Pacifique-Canadien.

Amélioration de la vision au passage à niveau de la rue Champlain, à Saint-Jean, P.Q., par le chemin de fer Pacifique-Canadien.

Amélioration de la vision au croisement à niveau de la grande route par les chemins de fer nationaux du Canada à l'ouest de Crescent Beach, Ont.

Installation de barrières au passage à niveau du boulevard Gouin, à Montréal, P.Q., par le chemin de fer Pacifique-Canadien.

Amélioration de la vision par l'enlèvement des broussailles au passage à niveau de la rue Principale, à Sleemans, Sask., par les chemins de fer nationaux canadiens.

Installation de pendules indicateurs au passage à niveau des rues Rochester, Booth et LeBreton, à Ottawa, Ont., par les chemins de fer nationaux du Canada.

Installation d'un pendule indicateur au passage à niveau, 150 pieds à l'ouest de la station de Saint-Hilaire, P.Q., sur la voie des chemins de fer nationaux du Canada.

Amélioration de la vision au passage à niveau par la disparition du remblai du côté nord de l'assise du chemin de fer *Toronto, Hamilton et Buffalo* à travers le lot A, concession 3, township de Brantford, dans la province d'Ontario.

Installation d'une sonnerie automatique et d'un pendule indicateur au passage à niveau sur la route immédiatement à l'ouest de la station de Padoue, P.Q., sur la subdivision de Matapédia des chemins de fer nationaux du Canada.

Installation d'une cloche automatique et d'un pendule indicateur au passage à niveau de la rue George, à Fredericton, N.-B., par les chemins de fer nationaux du Canada.

Installation d'une cloche automatique et de pendules indicateurs au passage à niveau de l'avenue York, à Fredericton, N.-B., par les chemins de fer nationaux du Canada.

Installation d'une cloche électrique et d'un pendule indicateur au passage à niveau de la rue Kempt, à New-Glasgow, N.-E., par les chemins de fer nationaux du Canada.

Installation de circuits supplémentaires de voie au passage à niveau à l'ouest de Lansdowne, Ont., par le chemin de fer Pacifique-Canadien.

Installation d'un pendule indicateur au passage à niveau sur la route à Aulac, N.-B., au mille 82.94, subdivision de Springhill, chemins de fer nationaux du Canada.

Détournement de la rue de l'Eglise dans l'avenue du Club, au nord des voies du Pacifique-Canadien. Fermeture et détournement des rues susdites pour le trafic véhiculaire là où elles traversent la voie ferrée. Etablissement d'un passage à niveau pour les piétons à l'est du quai de la gare de Vaudreuil, P.Q.

Installation d'une cloche automatique et d'un pendule indicateur au passage à niveau de la rue Cedar, à Campbellton, N.-B., au mille 185.05, subdivision de Bathurst, chemins de fer nationaux du Canada.

Amélioration de la vision dans l'angle sud-ouest du passage à niveau sur la ligne des chemins de fer nationaux canadiens, subdivision de Chester, au mille 0.91, sur le chemin de Dutch Village, dans le comté d'Halifax, province de la Nouvelle-Ecosse.

Amélioration de la vision au passage à niveau sur la ligne des chemins de fer nationaux du Canada entre les divisions "A" et "B" dans le township de Guelph, dans la province d'Ontario.

Installation d'un pendule indicateur en sus de la cloche actuelle au passage à niveau de la rue Ontario, à Stratford, Ont., par les chemins de fer nationaux canadiens.

Installation d'une cloche automatique et d'un pendule indicateur au passage à niveau des chemins de fer nationaux canadiens, au mille 13.34, à l'ouest de Boston Bar, C.-B.

Installation d'un pendule indicateur au passage à niveau de la rue Erié, à Stratford, Ont., par les chemins de fer nationaux canadiens.

Installation d'une cloche automatique et d'un pendule indicateur au passage à niveau du Pacifique-Canadien au mille 40.54 à l'ouest de North Bend, C.-B.

Installation d'un pendule indicateur au passage à niveau immédiatement à l'ouest de la station de Ridgeway, Ont., par les chemins de fer nationaux canadiens.

Installation d'une cloche automatique et d'un pendule indicateur au passage à niveau de la rue Depew, à Hamilton, Ont., par le *Toronto, Hamilton & Buffalo Railway*.

Installation d'une cloche automatique et d'un pendule indicateur au passage à niveau de la rue de l'Eglise, à Pointe-au-Pic, P.Q., par les chemins de fer nationaux du Canada.

Installation d'un cloche électrique au passage à niveau de la rue Argyle, à Caledonia, Ont., par les chemins de fer nationaux canadiens.

Amélioration de la vision au passage à niveau immédiatement à l'est de la station de Perth Road, Ont., par les chemins de fer nationaux canadiens.

Installation d'une cloche automatique et d'un pendule indicateur au passage à niveau de la rue Principale, à Mundare, Man., par les chemins de fer nationaux canadiens.

Changement dans l'assemblage des voies des chemins de fer nationaux canadiens au passage à niveau de River St., à Stellarton, N.-E.

LIGNES OUVERTES À LA CIRCULATION DES TRAINS

Ouverture à la circulation d'une partie de l'embranchement de Cowichan Bay des chemins de fer nationaux du Canada, à partir du mille 6.56 au mille 7.45, subdivision de Tidewater, dans la province de la Colombie britannique.

Ouverture à la circulation de l'embranchement de Pine Falls des chemins de fer nationaux du Canada, à partir du raccordement avec la subdivision de Victoria Beach au mille 48, à Beaconia, Man., vers l'est jusqu'à Pine Falls, distance de 19.5 milles; aussi la partie septentrionale de la voie en Y à la bifurcation à Beaconia, Man., distance de 0.16 mille.

Ouverture à la circulation d'une partie de l'embranchement de Turtleford vers le sud-est des chemins de fer nationaux du Canada à partir du mille 0, à la bifurcation avec la subdivision de Turtleford, au mille 56.2, sur une distance de 23 milles; aussi la partie septentrionale de la voie en Y à la bifurcation précitée, distance de 0.24 mille. La vitesse des trains sera réduite à douze milles à l'heure.

Ouverture à la circulation de la partie de l'embranchement de China Clay des chemins de fer nationaux canadiens, allant du mille 9.0 au mille 11.33, dans la province de Québec.

Ouverture à la circulation d'une partie de l'embranchement d'Amulet-Dunkirk du chemin de fer du Pacifique-Canadien à partir de Wallace, au mille 0 jusqu'à Cardross, mille 46.04, dans la province de la Saskatchewan.

Ouverture à la circulation d'une partie de l'embranchement de China Clay des chemins de fer nationaux canadiens à partir du mille 0 à 9 dans la province de Québec.

Ouverture à la circulation d'une partie de l'embranchement de Pashley vers le nord-est du chemin de fer du Pacifique-Canadien à partir de Pivot, au mille 0, jusqu'à Fox Valley, au mille 26.97, dans la province d'Alberta.

Ouverture à la circulation d'une partie de l'embranchement d'Acadia Valley des chemins de fer nationaux canadiens au mille 0, à la bifurcation avec la subdivision de Mantario, au mille 136.3, près d'Eyre, jusqu'à Acadia Valley, distance de 20.60 milles; aussi la partie occidentale de la voie en Y à la bifurcation susdite, distance de 0.23 mille.

Ouverture à la circulation d'une partie de l'embranchement de Willowbunch des chemins de fer nationaux canadiens, à partir du mille 43.22 à Bengough, jusqu'à Willowbunch, au mille 71.71, distance de 28.48 milles, dans la province de la Saskatchewan.

Ouverture à la circulation d'une partie de l'embranchement de Hanna-Warden des chemins de fer nationaux canadiens, à partir de la bifurcation à Warden, au mille 56.59, subdivision de Stettler, jusqu'à la bifurcation avec la subdivision de Drumheller, au mille 0.77 à Hanna, distance de 62.18 milles; aussi la partie occidentale de la voie en Y à la bifurcation susdite, distance de 0.23 mille, dans la province d'Alberta.

Ouverture à la circulation d'une partie de l'embranchement de Dunblane Central Butte des chemins de fer nationaux canadiens, à partir de la bifurcation à Dunblane jusqu'à la bifurcation à Central Butte, subdivision de Riverhurst, distance de 37.58 milles, dans la province de la Saskatchewan.

Ouverture à la circulation d'une partie de l'embranchement de Maniwaki du chemin de fer Pacifique-Canadien, à partir du mille 8.12 au mille 12.67, distance de 4.55 milles, dans la province de Québec.

Ouverture à la circulation d'une partie de la ligne des chemins de fer nationaux canadiens, entre l'avenue Logan et l'avenue Eastern, dans la cité de Toronto, province d'Ontario.

Ouverture à la circulation d'une partie de l'embranchement de Maniwaki du chemin de fer Pacifique-Canadien, telle que retracée, entre les milles 13.26 et 14.6 dans la province de Québec.

Ouverture à la circulation d'une partie de l'embranchement de Maniwaki du chemin de fer Pacifique-Canadien, telle que retracée, entre les milles 14.6 et 14.28 dans la province de Québec.

Ouverture à la circulation d'une partie de l'embranchement de Turtleford vers le sud-est des chemins de fer nationaux canadiens, à partir du mille 23.0 à Fairholme, au mille 65.5 à Rabbit Lake, distance de 42.5 milles, dans la province de la Saskatchewan.

Ouverture à la circulation d'une partie de l'embranchement sud-est de Turtleford des chemins de fer nationaux canadiens, à partir du mille 0 au mille 23 à Fairholme; aussi la partie septentrionale de la voie en Y à Turtleford, distance de 0.24 mille, dans la province de la Saskatchewan.

Ouverture à la circulation d'un raccordement à partir du mille 224.15, subdivision de Stamford, au mille 2.05, subdivision de Grimsby des chemins de fer nationaux canadiens, dans la province d'Ontario, distance de 1.14 mille.

Ouverture à la circulation d'une partie de l'embranchement de Saint-Paul vers le sud-est des chemins de fer nationaux canadiens, distance de 19.55 milles, à partir d'une bifurcation avec la subdivision de Coronado des chemins de fer nationaux canadiens au mille 120.85, à Saint-Paul, Alta., jusqu'à l'extrémité de la voie au mille 140.14, à Elk Point, Alta. La vitesse ne devra pas dépasser dix milles à l'heure.

PASSAGES INFÉRIEURS

Construction d'un passage inférieur pour les piétons par la ville de Montréal, sous le voies du chemin de fer Pacifique-Canadien à la rue Atlantique, à Montréal, P.Q.

Construction d'un passage inférieur à l'angle des rues Bay et York, et d'une voie surélevée dans le voisinage de la nouvelle gare de Toronto, dans la cité de Toronto, province d'Ontario.

Construction de passages sous les voies du chemin de fer Pacifique-Canadien à Diamond City, Alta.

Construction d'une route sous le pont à chevalet de la *Central Canada Railway Company* au-dessus du ruisseau Pat dans le lot riverain n° 8, établissement de *Peace River Landing*, province d'Alberta.

Construction d'un passage inférieur pour les piétons sous les voies du chemin de fer Pacifique-Canadien à la rue Armstrong, Parry Sound, Ont.

Détour de la route près d'Oxford Junction, N.-E., afin qu'elle passe sous l'abord ouest du pont de la rivière Philip, au mille 37.1, subdivision de Springhill, chemin de fer National-Canadien.

Passage inférieur sous les voies des chemins de fer nationaux canadiens vis-à-vis la rue Prince-Arthur, à Saint-Lambert, P.Q.

Approbation de la construction de trois passages inférieurs, l'un sous les voies de la subdivision de Galt et de la subdivision de Toronto Grey et Bruce du Pacifique-Canadien, et de la subdivision de Brampton du chemin de fer National-Canadien à la rue Bloor; le deuxième sous les voies des chemins de fer nationaux canadiens et du Pacifique-Canadien sur l'avenue Royce; et le troisième sous les voies de la subdivision de Newmarket des chemins de fer nationaux canadiens, sur la rue Bloor, à Toronto, Ont.

MISE EN SERVICE DE PONTS

Pont sur le ruisseau Silver, au mille 41.95, subdivision de Yale, chemin de fer nationaux canadiens, à l'ouest de Hope, C.B.

Pont sur la rivière Saskatchewan du sud dans la ville de Saskatoon, province de la Saskatchewan, au mille 159.8, subdivision de Craig, chemins de fer nationaux canadiens.

Pont sur la rivière Noire, près de Plessisville, P.Q., au mille 125.65, subdivision de Danville, chemins de fer nationaux canadiens.

Pont sur la rivière Yamaska, au mille 27.8, subdivision de Granby, chemins de fer nationaux canadiens.

Pont sur la rivière Mattawin, au mille 49.73, subdivision de Kashabowie, chemins de fer nationaux canadiens.

Pont au mille 24.1, subdivision d'Alderdale, division de Capreol, chemins de fer nationaux canadiens.

Pont sur la rivière Shebandowan, au mille 53.89, subdivision de Kashabowie, chemins de fer nationaux canadiens.

Pont sur la rivière Muskegon, au mille 0.3 à partir de Foleyet sur la subdivision d'Oba, chemins de fer nationaux canadiens.

Pont sur la rivière Apishkenogama, au mille 0.7, à partir de Foleyet, subdivision d'Oba, chemins de fer nationaux canadiens.

Pont sur la rivière Front, au mille 32.0, subdivision d'Oba, chemins de fer nationaux canadiens.

Pont sur le ruisseau Midway, au mille 147.3, à partir de Capreol, subdivision de Ruel, chemins de fer nationaux canadiens.

Pont sur la rivière Pichogan, au mille 97.6, à partir de Foleyet, subdivision d'Oba, chemins de fer nationaux canadiens.

Pont sur la rivière Shebok, au mille 135.8, subdivision d'Oba, chemins de fer nationaux canadiens.

Pont sur la rivière Muskegogan, au mille 78.95 à partir de Capreol, district de Sudbury, province d'Ontario, sur la ligne des chemins de fer nationaux canadiens.

Pont sur la rivière Osawain, au mille 36.9, subdivision de Caramat, chemins de fer nationaux canadiens.

Pont sur la rivière Postogami, au mille 37.8, subdivision de Dorion, chemins de fer nationaux canadiens.

Pont sur la rivière Kénogami, au mille 100.7, subdivision de Caramat, chemins de fer nationaux canadiens.

Pont sur la rivière Ground Hog, au mille 134.8, subdivision de Ruel, chemins de fer nationaux canadiens.

Pont sur le ruisseau Cash, au mille 58.7, subdivision de Dorion, chemins de fer nationaux canadiens.

Pont sur la rivière Valley, au mille 207.9, subdivision de Togo, chemins de de fer nationaux canadiens.

Pont sur la rivière Assiniboine, au mille 18, subdivision de Tonkin, chemins de fer nationaux canadiens.

Utilisation du pont sur la rivière Saguenay à un point face à Shipsaw, comté de Chicoutimi, dans la province de Québec, au mille 5.0, de la jonction de la Baie de Ha-ha, sur le chemin de fer Roberval-Saguenay.

Utilisation du pont sur le ruisseau Pipestone, au mille 194.8, subdivision Hartney des chemins de fer nationaux du Canada.

Utilisation du pont sur la rivière Souris, au mille 174.0 de la subdivision Hartney, sur les chemins de fer nationaux du Canada.

PASSAGES À NIVEAU ET DÉTOURS

A propos de la sanction à donner aux plans relatifs aux emplacements, on a accordé le visa à un nombre considérable de passages à niveau et de plans. Le total des passages à niveau et des détours est arrivé à cinq cent vingt-trois pour les premiers, et à soixante-cinq pour les autres, dans l'ordre suivant:—

	Passages à niveau	Détours de routes
Colombie britannique	76	3
Alberta	126	16
Saskatchewan	120	13
Manitoba	57	6
Ontario	114	8
Québec	23	7
Provinces Maritimes	7	12

RAMEAUX INDUSTRIELS

On a autorisé la construction de cent trente-huit rameaux industriels d'une longueur variant entre quelques centaines de pieds et six milles, dont:—

Colombie britannique	30
Alberta	17
Saskatchewan	4
Manitoba	5
Ontario	39
Québec	31
Provinces Maritimes	7

CONVENTIONS TÉLÉPHONIQUES

L'ingénieur électricien de la Commission a étudié et approuvé cent trente-quatre conventions relatives à des aménagements de connexions entre des compagnies téléphoniques rurales et la compagnie téléphonique Bell.

PONTS

On a autorisé la construction ou la réfection de quarante-huit ponts par tout le pays, et on a assuré l'inspection de vingt-six ponts nouveaux ou remis à neuf; puis on a autorisé l'utilisation de ces ponts.

EXPROPRIATION

Expropriation de terres et d'emplacements dans les limites de la ville de Fort-William, Ont., rendue nécessaire pour fins de voies ferrées et de création de parcs à l'usage du Pacifique-Canadien.

Expropriation de terres à Jonquière, P.Q.; par la Compagnie de chemin de fer Québec-Lac Saint-Jean pour augmenter les facilités de mouvement.

Expropriation par les commissaires du port de Montréal de terrains situés entre le côté sud de la rue Sainte-Catherine et la rive nord du fleuve Saint-Laurent pour fins de construction d'un pont sur le fleuve Saint-Laurent avec ses approches nécessaires.

Expropriation de terrains destinés à la construction du viaduc de Toronto, entre la rue Yonge et la rue du Parlement et au nord de la nouvelle ligne Windmill, à Toronto, Ont.

DRAINAGE

Sanction des travaux envisagés sur les drains situés sous les chemins de fer nationaux sur le permis de passage, du côté nord de la section 34 du township 8, rang 6, E.P. Mér., et à la partie sud-est de la section 9 du township 9, rang 6, E.P.Mér., dans la province du Manitoba.

Sanction des travaux proposés pour le drainage du terrain du Canadien-National dans le nord de la section 28, canton 9, rang 5, est du 1er mér., dans la province de Manitoba.

Sanction des plans et devis du drain municipal amélioré n° 2 qui traverse l'enceinte de la division Owen Sound des chemins de fer nationaux, à un point situé à environ trois milles au nord de Harriston, Ont.

Sanction des plans et devis de travaux à effectuer sur les drains situés sous les chemins de fer nationaux, sur le permis de passage du côté nord de la section 34 du township 8, range 6, E. 1er mér., dans la province du Manitoba.

FONDS DES PASSAGES SURÉLEVÉS DES CHEMINS DE FER

On a effectué des améliorations à soixante-douze passages surélevés grâce en partie à des contributions prises à même le fonds des passages surélevés des chemins de fer.

DIVERS

L'ingénieur électricien de la Commission a approuvé quelque quatre-vingts croisements de chemins de fer par des lignes de transmission de courant.

Le même bureau a vérifié quelque vingt cas de gabarit réduit pour des voies d'évitement.

Nombre d'exemptions d'érection de clôtures, barrières, et casse-pattes ont été octroyées.

En outre, le Bureau du génie électrique a effectué quantité d'autres travaux, tels que l'inspection des chemins de fer en mauvais état, enquêtes sur accidents, enlèvement de restrictions à la vitesse autorisée, enlèvement de rameaux industriels, restriction de vitesse des trains aux jonctions, protection des aiguilles sur les rameaux industriels, réclamations relatives aux passages pour fermiers, traverses de fils métalliques, interférence inductive, etc.

ANNEXE "D"

RAPPORT DU CHEF DU SERVICE DE L'EXPLOITATION DE LA COMMISSION POUR L'ANNÉE CLOSE LE 31 DÉCEMBRE 1926

M. A.-D. CARTWRIGHT,
Secrétaire de la Commission des chemins de fer,
à Ottawa.

MONSIEUR,—En conformité de l'article 31 de la Loi des chemins de fer de 1919, nous soumettons respectueusement le rapport annuel du chef du service de l'exploitation relatif aux activités du département de l'exploitation pendant l'année financière close le 31 décembre 1926.

DÉCLARATIONS ET ENQUÊTES RELATIVES AUX ACCIDENTS COMPORTANT BLESSURES CORPORELLES OU PERTES DE VIE

Dans le cours de l'exercice il y a eu 2,517 déclarations d'accidents faites à la commission par les compagnies de chemins de fer placées sous sa juridiction et entraînant 3,049 accidents de personnes dont 429 pertes de vie et 2,620 blessés. On trouvera les détails circonstanciés en compulsant les états 1, 2 et 3.

Les tableaux comparatifs 2, 5 et 6 des tués et blessés indiquent une augmentation de 157 personnes tuées et une diminution de 335 blessées.

Sur la totalité de 2,517 accidents déclarés, 1,190 ont fait l'objet d'enquêtes intéressant 287 personnes tuées et 1,389 blessées. Les tableaux circonstanciés 7, 8, 9 et 10 renseignent sur les recherches poursuivies à propos de collisions, déraillements, accidents de passages à niveau et accidents subis par les employés à l'ouvrage sur ou sous les locomotives. Ces quatre tableaux fournissent un total de 462 enquêtes, relatives à 148 tués et 655 blessés. Le solde de 728 enquêtes vise 139 personnes tuées et 734 blessées et se répartit sur le nombre d'accidents indiqués sous les rubriques mentionnées aux tableaux 3, 4 et 5.

On observera que sur un total de 2,517 accidents de voitures et 3,049 accidents de personnes au cours de l'année financière, il s'est trouvé 123 délinquants de tués et 113 de blessés. A ce propos, on pourra consulter avec profit l'état n° 16, qui indique le nombre de tués et de blessés par chemin de fer et par province.

La question des accidents aux passages à niveau, des appareils de protection, etc., est traitée en détail aux tableaux 3, 4, 5, 9, 11, 12, 13, 14 et 15.

INSPECTION DES APPAREILS DE PROTECTION—MATÉRIEL DES VOITURES

Les activités tombant sous cette rubrique s'effectuent en grande partie sous le régime des dispositions de l'article 298 de la Loi des chemins de fer et de l'ordonnance générale n° 102; on a fait la réimpression de cette dernière dans le courant de l'année financière close le 31 décembre 1923 et on y introduit tous les amendements opérés à date. Les travaux effectués par le département à cette occasion sont indiqués en détail aux tableaux 19, 20, 21A et 21B. L'inspection de 104,921 voitures, on le comprendra sans peine, entraîne une perte considérable de temps et une activité réelle tant pour le travail sur place que dans les bureaux des quartiers généraux où l'on a sous la main les archives, les pointages et les dossiers des nombreux rapports, de même la correspondance volumineuse échangée avec les compagnies de chemins de fer aux fins d'assurer une atténuation aussi prompte que faire se peut des défectuosités ainsi déclarées.

L'inspection des 104,921 voitures ci-haut a révélé que 4,641 voitures (soit 4.42 pour cent) présentaient 5,087 défauts classés.

INSPECTION DE L'ÉNERGIE MOTRICE

Cette catégorie de travaux s'effectue sous le régime des articles 298, 299, 300 et 301 de la Loi et des ordonnances générales de la commission nos 12, 31, 66, 78, 102, 131, 199, 226, 289, 293, 362, 385, 389, 394, 402, 403, 404, 415, 423, 424, 428 et 434. On a fait l'inspection d'une totalité de 12,852 locomotives pendant l'année, et on a trouvé 598 locomotives (soit 4.65 pour cent) présentant 817 défauts classés. Voir le tableau détaillé n° 22.

Sous le régime de l'ordonnance générale n° 78, dénommée "ordonnance d'inspection des chaudières de locomotives" 67,487 rapports mensuels et annuels ont été adressés au département dans l'année.

CHAUDIÈRES FIXES

En vertu de l'ordonnance générale no 330, dénommée " ordonnance d'inspection des chaudières fixes ", 5,100 états portant sur les inspections semestrielles et annuelle ont été adressés au département dans l'année.

Le pointage et la mise au dossier de ces rapports sur les locomotives et les chaudières stationnaires de même que la correspondance ainsi occasionnée sont de nature à amener une somme considérable d'activité.

INSPECTION DU MATÉRIEL DES VOITURES, STATIONS ET TERRAINS

Il s'agit ici des appareils de protection, de la propreté et des conditions de confort, etc. Nombre de points ont été relevés et soumis à la discrétion des autorités compétentes avec résultats heureux.

DEMANDES ET RÉCLAMATIONS RELATIVES AU SERVICE DES TRAINS ET DES STATIONS, PASSAGES À NIVEAU ET APPAREILS DE PROTECTION LES CONCERNANT; EMPLACEMENT DES STATIONS, FOURNITURE DES VOITURES, ETC.

Les activités qu'entraînent ces rubriques occasionnent des travaux nombreux sur quantité d'objets divers, souvent des recherches longues et minutieuses et des enquêtes difficiles à conduire. Dans l'année, on a reçu 960 réclamations et demandes sur lesquelles on s'est prononcé.

Il est permis de dire en concluant que pour arriver à effectuer les travaux indiqués brièvement ici, le personnel a parcouru 347,581 milles de route.

Bien à vous,

G. SPENCER,
Chef du service de l'exploitation.

N° 1.—ETAT indiquant le nombre des voyageurs, employés et autres, tués ou blessés sur les chemins de fer relevant de la juridiction de la Commission, pour l'année finissant le 31 décembre 1926.

Nom du chemin de fer	Voyageurs		Employés		Autres personnes		Total	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tuées	Blessées	Tués	Blessés
Canadian National	6	195	64	920	153	319	223	1,434
Canadian Pacific	7	116	55	697	94	180	156	993
Midland Railway of Manitoba	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	1
Essex Terminal	.....	.....	.....	.....	2	.....	2	.....
Oshawa Railway Co	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	1
Esquimalt & Nanaimo	.....	1	1	1	1	3	2	5
Niagara, St. Catharines & Toronto	.....	.....	.....	.....	1	.....	1	.....
Edmonton, Dunvegan & British Columbia	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	1
Hamilton Radial Electric	.....	2	.....	.....	.....	1	.....	3
British Columbia Electric	.....	.....	.....	.....	2	.....	2	.....
Fredericton Grand Lake Coal &...	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	1
Hull Electric	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	1
Napierville Jct	.....	1	.....	3	1	.....	1	4
Brantford & Hamilton	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	1
Quebec Central	.....	.....	.....	1	3	.....	3	1
Windsor, Essex & Lake Shore	.....	.....	.....	.....	.....	2	.....	2
Grand River	.....	1	.....	.....	2	4	2	5
London & Port Stanley	.....	2	.....	1	.....	9	.....	12
Algoma Eastern	.....	.....	.....	.....	1	.....	1	.....
Kettle Valley	.....	.....	5	8	1	1	6	9
Quebec Railway, Light & Power..	.....	2	.....	1	1	.....	1	3
New York Central	.....	2	.....	6	1	.....	1	8
Dominion Atlantic	.....	1	1	2	2	1	3	4
Lake Erie & Northern	.....	1	.....	1	.....	1	.....	3
Pere Marquette	.....	.....	.....	6	1	6	1	12
Great Northern	.....	1	.....	7	2	5	2	13
Quebec, Montreal & Southern...	.....	.....	.....	7	.....	1	.....	8
Montreal & Southern Counties	.....	1	.....	4	1	5	1	10
Toronto, Hamilton & Buffalo	.....	2	.....	11	1	4	1	17
Algoma Central & Hudson Bay....	.....	.....	.....	1	.....	1	.....	2
Michigan Central	.....	.....	6	48	14	18	20	66
	13	329	132	1,727	284	564	429	2,620

N° 2.—ETAT comparatif des tués et blessés entre l'année finissant le 31 décembre 1925 et l'année finissant le 31 décembre 1926

—	Voyageurs		Employés		Autres personnes		Total	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tuées	Blessées	Tués	Blessés
1925	6	354	76	2,008	190	593	272	2,955
1926	13	329	132	1,727	284	564	429	2,620
Augmentation	7	.....	56	.....	94	.....	157	.....
Diminution	.....	25	.....	281	.....	29	.....	335

N° 3.—ETAT indiquant séparément le nombre de voyageurs, d'employés et d'autres personnes tuées et blessées, et la nature des accidents pour l'année finissant le 31 décembre 1926.

Nature des accidents	Voyageurs		Employés		Autres personnes		Total	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tuées	Blessées	Tués	Blessés
Déraillement	1	72	9	76	.....	1	10	149
Tamponnement par l'avant	.....	.....	11	14	4	.....	15	14
Tamponnement par l'arrière	.....	18	1	16	5	6	6	40
Tamponnement dans le parc	.....	12	3	45	1	.....	4	57
Tamp. à un passage à niveau	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	1
Passages à niveau protégés par des barrières	.....	.....	.....	.....	7	20	7	20
Passages à niveau protégés par des cloches	.....	1	.....	3	21	61	21	65
Passages à niveau protégés par un gardien	.....	.....	.....	.....	1	9	1	9
Passages à niveau non protégés	.....	.....	1	7	99	269	100	276
Passage particulier	.....	.....	1	5	14	26	15	31
Violation de propriété	.....	.....	.....	.....	123	113	123	113
Travaillant sur la locomotive ou au-dessous	.....	.....	2	160	.....	.....	2	160
Divers	1	132	3	405	2	22	6	559
Ajustant les barres d'attelage, attelage ou dételage	.....	.....	8	82	.....	.....	8	82
Frappé par une locomotive ou wagon entre les gares	.....	.....	11	3	1	.....	12	3
Tombant d'un vélocipède-auto ou d'un vélocipède	.....	.....	8	182	.....	12	8	194
Wagon vélocipède-auto., vélocipède frappé par un train	.....	.....	19	30	1	.....	20	30
Rampant entre les wagons par-dessus les barres d'attelage	.....	.....	3	3	.....	.....	3	3
Frappés en passant entre les wagons et les barres d'attelage	.....	.....	2	4	.....	1	2	5
Frappés par wagons sur la voie	.....	.....	1	11	.....	1	1	12
Frap. par aiguille, tuyau d'eau, etc.	.....	1	.....	24	.....	.....	.....	25
Ecrasés entre les wagons, les bâtiments, la plate-forme, etc	.....	.....	1	7	.....	2	1	9
Explosion de la chaudière de la locomotive	.....	.....	.....	3	.....	.....	.....	3
Tombés d'un train de voyageurs	3	5	1	2	.....	.....	4	7
Tombés du tender en pelletant du charbon	.....	.....	.....	6	.....	.....	.....	6
Tombés du tender en prenant de l'eau	.....	.....	.....	2	.....	.....	.....	2
Coup de revers	.....	.....	2	11	.....	.....	2	11
En voyageant sur le chasse-pierre ou marche-pied de locomotive	.....	.....	7	49	.....	.....	7	49
Obstacles au-dessus de la voie	.....	.....	.....	8	.....	.....	.....	8
Tombés du toit des wagons	.....	.....	1	35	.....	.....	1	35
Tombés entre les wagons	.....	.....	5	9	.....	1	5	10
En appliquant les freins à air	.....	23	.....	120	.....	.....	.....	143
En sautant à bas d'un train en mouvement	5	33	2	38	1	10	8	81
En essayant de monter à bord d'un train en mouvement	2	19	3	57	1	2	6	78
Affouillement	.....	8	.....	3	.....	.....	.....	11
Chute ou incendie d'un pont	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	1
Ecrasés par des locomotives ou wagons aux gares ou dans les parcs	1	5	22	53	3	5	26	63
Contournant de trop près une rame de wagons	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	1
Pris par locomotive ou wagon en manœuvrant l'aiguille	.....	.....	1	4	.....	.....	1	4
Tomb. à bas des échelles des wagons	.....	.....	1	50	.....	.....	1	50
Tombant à bas des wagons en manœuvrant le frein à main	.....	.....	1	78	.....	.....	1	78
En manipulant des marchandises et des bagages	.....	.....	.....	35	.....	.....	.....	35
En chargeant et en déchargeant des matériaux A.R.C	.....	.....	.....	51	.....	.....	.....	51
En piquetant ou moisant les wagons	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	1
Manœuvre de wagons en chargement ou en déchargement	.....	.....	.....	4	.....	2	.....	6
Durant travail sur ou sous les wagons en mouvement sur la voie principale	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	1
En manœuvrant les chaînes d'attelage	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	1
En raccordant ou séparant le boyau ou en tournant le robinet à air	.....	.....	2	27	.....	.....	2	27
	13	329	132	1,727	284	564	429	2,620

N° 4.—ETAT indiquant la nature des accidents et le nombre des morts et des blessés sur les chemins de fer relevant de la juridiction de la Commission, pour l'année finissant le 31 décembre 1926.

—	C.-N.		P.-C.		M.R. of M.		E.T.R.		Oshawa		E. & N.		N. St. C. & T.		E.D. & B.C.		H.R.E.		B.C.E.		F. & G.L.C. & Ry.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Déraillement	4	105	2	40																		
Tamponnement par l'avant	11	9	4	5																		
Tamponnement par l'arrière	5	30	1	7																		
Tamponnement dans le parc	2	27	1	24																		
Tamponnement à un passage à niveau		1																				
Passages à niveau protégés par des barrières	3	16	2	4																		
Passages à niveau protégés par cloches	14	35	6	19								1										
Passages à niceau protégés par un gardien		7																				
Passages à niveau non protégés	48	152	37	82						1		1				1		1	2			
Passage particulier	7	17	7	13																		
Violation de propriété	66	64	41	44			2				1	1	1									
Travaillant sur la locomotive ou au-dessous	1	72	1	83		1																
Divers	3	259	2	261														2				
Ajustant les barres d'attelage, attelage et dételage	4	42	3	39																		
Frappés par une locomotive ou wagons entre stations	6	1	4	2																		
Tombé d'un wagon vélocipède-auto ou d'un vélocipède	2	141	5	45																		1
Wagon vélocipède-auto, vélocipède frappés par un train	13	17	5	12																		
Rampant entre les wagons par-dessus les bar. d'attelag	3	2		1																		
Frappés en passant entre les wagons et les barres d'attelage	2	1		4																		
Wagons sur la voie		11	1	1																		
Frappés par l'aiguille, le tuyau d'eau, etc		14		8																		
Ecrasés entre les wagons, les bâtiments, la plate-forme, etc		7	1	1																		
Explosion de la chaudière de la locomotive		2		1																		
Tombés d'un train de voyageurs	3	5	1	2																		
Tombés du tender en pelletant du charbon		2		4																		
Tombés du tender alors qu'on prenait de l'eau		1		1																		
Coup de revers	1	9	1																			
En voyageant sur le chasse-pierres ou sur le marche-pied de la locomotive	1	27	5	18																		
Obstacle au-dessus de la voie		4		4																		
Tombés du toit des wagons		17	1	17																		
Tombés entre les wagons	4	5	1	5																		

En appliquant les freins à air	.....	88	.....	45	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
En sautant hors du train en mouvement	4	44	4	29	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
En essayant de monter à bord d'un train en mouvement	1	39	4	31	....	....	....	....	....	....	1	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Affouillement	.....	11	.....	.....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pont affaissé ou incendié	.....	.....	.....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Renversés par des locomotives ou des wagons aux gares ou dans les parcs	12	31	14	27	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Contournant de trop près une rame de wagons	.....	.....	.....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Frappés par une locomotive ou un wagon en manœuvrant l'aiguille	1	2	.....	2	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
En tombant à bas des échelles des wagons	1	18	.....	25	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
En tombant à bas d'un wagon en manœuvrant un frein à main	.....	44	1	28	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
En manipulant des marchandises et des bagages	.....	18	.....	13	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
En chargeant et en déchargeant des matériaux S.A.A.C	.....	19	.....	29	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
En piquetant et poussant des wagons	.....	.....	.....	.....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Chargement ou déchargement de wagons en mouvement	.....	4	.....	1	....	....	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Employés travaillant sur ou sous wagons en mouvement sur la voie principale	.....	1	.....	.....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
En manœuvrant les chaînes d'attelage	.....	.....	.....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
En accouplant et désaccouplant des boyaux et en tournant un robinet d'angle	1	13	1	13	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
	223	1,434	156	993	....	1	2	....	....	1	2	5	1	....	....	1	....	3	2	....	....	1

N° 4.—ETAT indiquant la nature des accidents et le nombre des morts et des blessés sur les chemins de fer relevant de la juridiction de la Commission, pour l'année finissant le 31 décembre 1926.—*Suite.*

—	H.E.R.		N.J.R.		B. & H.E.		Q.C.R.		W. E. L.S.		G.R.R.		L. & P.S.		A.E.R.		K.V.R.		Q.R.L. & P.		N.Y.C.		D.A.R.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Déraillement																	4	1						1
Tamponnement par l'avant																								
Tamponnement par l'arrière		1																		2				
Tamponnement dans le parc															1									
Tamponnement à un passage à niveau																								
Passages à niveau protégés par des barrières																								1
Passages à niveau protégés par cloches													1											
Passages à niveau protégés par un gardien																								
Passages à niveau non protégés						1				2	1	3		8				1	1		1		1	
Passage particulier																								
Violation de propriété			1				3				1	1					1						1	
Travaillant sur la locomotive ou au-dessous																						1		
Divers				1								1						2				4	1	
Ajustant les barres d'attelage, attelage et dételage														1										
Frappés par une locomotive ou wagons entre les stations																								
Tombé d'un wagon vélocipède-auto ou d'un vélocipède				1				1									1	3						
Wagon vélocipède-auto, vélocipède frappé par un train																								
Rampant entre les wagons par-dessus les barres d'attelage																								
Frappés en passant entre les wagons et les barres d'attelage																								
Wagons sur la voie																								
Frappés par l'aiguille, le tuyau d'eau, etc																								
Ecrasés entre les wagons, les bâtiments, la plateforme, etc																								
Explosion de la chaudière de la locomotive																								
Tombés d'un train de voyageurs																								
Tombés du tender en pelletant du charbon																								
Tombés du tender au cours de l'approvisionnement d'eau																								
Coup de revers																								
En voyageant sur le chasse-pierres																								
Obstacle au-dessus de la voie																								
Tombés du toit des wagons																								
Tombés entre les wagons																						1		
Application des freins pneumatiques																								

Sautant hors d'un train en mouvement																						1		1		1
Essayant de monter à bord d'un train en mouvement														2				1								1
Affouillement																										
Pont effondré ou incendié																										
Ecrasés par une locomotive ou des wagons aux gares ou dans les parcs																										
Contournant de trop près une rame de wagons																										
Frappés par locomotive ou wagon en manœuvrant l'aiguille																										
Tombés d'une échelle de côté ou du bout d'un wagon				1																				1		
Tombés d'un wagon en manœuvrant le frein à main																		1								
En manipulant des marchandises ou du bagage																										
En chargeant ou déchargeant des matériaux d'autres compagnies				1																						
En piquetant ou moisant des wagons																										
Wagons en chargement ou déchargement mis en mouvement																										
Employés travaillant sur ou sous wagons mis en mouvement sur voie principale																										
En manœuvrant les chaînes d'attelage																										
En raccordant ou séparant le boyau ou en tournant le robinet des freins à air																										
		1	1	4		1	3	1		2	2	5		12	1		6	9	1	3	1	8	3	4		

N° 4.—ETAT indiquant la nature des accidents et le nombre des morts et des blessés sur les chemins de fer relevant de la juridiction de la Commission, pour l'année finissant le 31 décembre 1926.—*Fin.*

—	L. E. & N.		P.M.R.		G.N.R.		Q. .M & S.		M. & S. C.		T. H. & B.		A. C. & H. B.		M.C.R.		Total	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Déraillement	....	....	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	1	10	149
Tamponnement par l'avant	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	15	14
Tamponnement par l'arrière	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	6	40
Tamponnement dans le parc	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	6	4	57
Tamponnement à un passage à niveau	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	.....	1
Passage à niveau protégé par des barrières	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	....	7	20
Passage à niveau protégé par cloches	....	1	....	2	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	5	21	65
Passage à niveau protégé par gardien	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	....	....	1	....	1	9
Passage à niveau non protégé	....	....	1	4	1	3	....	....	....	....	1	2	....	1	6	13	100	276
Passage particulier	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	15	31
Passant sur la voie	....	....	....	....	1	1	....	1	1	1	....	....	....	....	3	....	123	113
Travaillant sur la locomotive ou au-dessous	....	....	....	1	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	1	2	160
Non classifiés	....	....	....	1	....	2	....	3	....	4	....	8	....	....	....	11	6	559
Ajustant les barres d'attelage, attelage et dételage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	8	82
Frappés par une locomotive ou wagon entre les gares	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	....	12	3
Tombés d'un wagon, d'un vélocipède-auto ou d'un vélocipède	....	....	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	1	8	194
Wagon vélocipède-auto, vélocipède frappé par un train	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	1	20	30
Rampant entre les wagons par-dessus les barres d'attelage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	3	3
Frappés en passant entre les wagons et les barres d'attelage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	5
Frappés par wagons sur la voie	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	12
Frappés par l'aiguille, le tuyau d'eau, etc	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	....	....	2	.....	25
Ecrasés entre les wagons, les bâtiments, la plate-forme, etc	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	1	9
Explosion de la chaudière de la locomotive	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	.....	3
Tombés d'un train de voyageurs	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	4	7
Tombés du tender en pelletant du charbon	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	.....	6
Tombés du tender au cours de l'approvisionnement d'eau	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	.....	2
Coup de revers	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	....	....	....	....	2	11
En voyageant sur le chasse-pierres	....	....	....	2	....	1	....	1	....	....	....	....	....	....	1	....	7	49
Obstacle au-dessus de la voie	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	.....	8
Tombés du toit des wagons	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	1	35
Tombés entre les wagons	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	5	10
Application des freins pneumatiques	....	1	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	7	.....	143
Sautant hors d'un train en mouvement	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	....	....	1	....	3	8	81
Essayant de monter à bord d'un train en mouvement	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	6	78
Affouillement	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	.....	11
Pont effondré ou incendié	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	.....	1
Ecrasés par une locomotive ou des wagons aux gares ou dans les parcs	....	1	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	3	26	63

Contournant de trop près une rame de wagons																	1
Frappés par une locomotive ou un wagon en monœuvrant l'aiguille															1		4
En tombant à bas des échelles des wagons					1									4	1		50
En tombant à bas d'un wagon en manœuvrant un frein à main										1				4	1		78
En manipulant des marchandises et des bagages									4								35
En chargeant et en déchargeant des matériaux S.A.A.C					2												51
En piquetant et poussant des wagons			1														1
Wagons en chargement ou déchargement mis en mouvement																	6
Employés travaillant sur ou sous wagons mis en mouvement sur la voie principale																	1
En manœuvrant les chaînes d'attelage																	1
En accouplant et désaccouplant des boyaux et en tournant un robinet d'angle														1	2		27
		3	1	12	2	13		8	1	10	1	17		2	20	66	429	2,620

N° 5.—ETAT comparatif du nombre total des personnes tuées et blessées depuis le 31 décembre 1925 jusqu'au 31 décembre 1926

Nature des accidents	1925		1926		Augment.		Diminution	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Déraillement	10	150	10	149				1
Tamponnement par l'avant	6	71	15	14	9			57
Tamponnement par l'arrière	3	36	6	40	3	4		
Tamponnement dans le parc		31	4	57	4	26		
Tamp. avec des wagons séparés		5						5
Tamponnement à une traverse à niveau		1		1				
Passage à niveau protégé par des barrières	1	14	7	20	6	6		
Passage à niveau protégé par cloches	9	50	21	65	12	15		
Passage à niveau protégé par gardien	1	7	1	9		2		
Passage à niveau non protégé	65	318	100	276	35			42
Passage particulier	8	26	15	31	7	5		
Marchant sur la voie	97	132	123	113	26			19
Travaillant sur la locomotive ou au-dessous	3	232	2	160			1	72
Non classifiés	3	701	6	559	3			142
Ajustant les barres d'attelage, attelage et dételage	5	94	8	82	3			12
Ecrasés par une locom. ou wagons entre les gares	8	5	12	3	4			2
Tombé d'un wag., d'un veloc. auto ou d'un vélocip	5	177	8	194	3	17		
Wag. vélop. auto vélocip. frappé par un train	9	24	20	30	11	6		
Rampant sous les wagons		1						1
Passant entre les wag. par-dessus les barres d'attel		12	3	3	3			9
Frappés en passant entre les wagons séparés	1	3	2	5	1	2		
Wagons sur la voie		16	1	12	1			4
Frappés par le mat. d'aiguille, le tuyau d'eau, etc	2	24		25		1	2	
Ecrasés entre les wag., les bâtiments, la plate-forme, pile de bois, etc	1	13	1	9				4
Explosion de la chaudière de la locomotive		4		3				1
Tombés d'un train de voyageurs	2	15	4	7	2			8
Tombés du tender en pelletant du charbon		3		6		3		
Tombés du tender alors qu'ils prenaient de l'eau		3		2				1
Coups de revers		17	2	11	2			6
En voyageant sur le chasse-pierres	2	51	7	49	5			2
Obstacles au-dessus de la voie		2		8		6		
Wagons déplacés pendant répar. sur voie à cette fin		2						2
Tombés du toit des wagons	3	41	1	35			2	6
Tombés entre les wagons	3	8	5	10	2	2		
Application des freins pneumatiques		160		143				17
Sautant d'un train en mouvement	1	98	8	81	7			17
En essayant de monter sur un train en mouvement	2	88	6	78	4			10
Affouillement		7		11		4		
Pont qui a cédé ou qui a brûlé				1		1		
Ecrasés dans la cour ou aux stations par des locom	21	75	26	63	5			12
En passant trop près de l'extrém. d'une rame de wag				1		1		
Pris d'un coeur, un c.-rail ou de connexion		1						1
Pris alors qu'ils manœuvraient l'aiguille		6	1	4	1			2
Tombés des échelles de côté ou du haut des wagons		31	1	50	1	19		
Tombés des wag. en manœuvrant le frein à main	1	91	1	78				13
En manipulant des marchandises		36		35				1
En chargeant ou déchargeant des matériaux, S.A.C.		48		51		3		
En piquetant ou moisant des wagons		4		1				3
Wag. mis en mouv. alors qu'on les charg. ou décharg				6		6		
Wagons déplacés sur voie principale pendant répar								
En manœuvrant les chaînes d'attache				1		1		
Couplage et découplage du boyau de l'air comprimé et manœuvre du robinet		1		1				
		20	2	27	2	7		
	272	2,955	429	2,620	162	137	5	472

	T.	B.
1925	272	2,955
1926	429	2,620
Augmentation	157	–
Diminution	–	335

N° 6.—ETAT comparatif du nombre total des personnes tuées et blessées pendant l'année finissant le 31 décembre 1925 et l'année finissant le 31 décembre 1926.

Chemins de fer	1924		1925		Augment.		Diminution	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
National-Canadien	105	1,633	223	1,434	118	.....	.....	199
Pacifique-Canadien	133	1,126	153	993	23	.....	.....	133
Midland Railway of Manitoba	.....	2	.....	1	.....	.....	.....	1
Essex Terminal	1	24	2	.....	1	.....	.....	24
Oshawa Railway Company	.....	.....	.....	1	.....	1	.....	.....
Esquimalt & Nanaimo	.....	4	2	5	2	1	.....	.....
Niagara, St. Catharines & Toronto	1	5	1	.....	.....	.....	.....	5
Edmonton, Dunvegan & British Columbia	.....	.....	.....	1	.....	1	.....	.....
Hamilton Radial Electric	1	8	.....	3	.....	.....	1	5
British Columbia Electric	1	.....	2	.....	1	.....	.....	.....
Fredericton & Grand Lake Coal & Railway	.....	.....	.....	1	.....	1	.....	.....
Hull Electric	1	1	.....	1	.....	.....	1	.....
Napierville Junction	.....	.....	1	4	1	4	.....	.....
Brantford & Hamilton Electric	1	3	.....	1	.....	.....	1	2
Quebec Central	4	1	3	1	.....	.....	1	.....
Windsor Essex & Lake Shore	.....	2	.....	2	.....	.....	.....	.....
Grand River	.....	8	2	5	2	.....	.....	3
London & Port Stanley	.....	8	.....	12	.....	4	.....	.....
Algoma Eastern	.....	.....	1	.....	1	.....	.....	.....
Kettle Valley	1	19	6	9	5	.....	.....	10
Quebec Railway Light & Power	.....	5	1	3	1	.....	.....	2
New York Central	2	7	1	8	.....	1	1	.....
Dominion Atlantic	2	6	3	4	1	.....	.....	2
Lake Erie & Northern	.....	5	.....	3	.....	.....	.....	2
Pere Marquette	1	8	1	12	.....	4	.....	.....
Great Northern	1	3	2	13	1	10	.....	.....
Quebec, Montreal & Southern	.....	6	.....	8	.....	2	.....	.....
Montreal & Southern Counties	.....	2	1	10	1	8	.....	.....
Toronto, Hamilton & Buffalo	2	13	1	17	.....	4	1	.....
Algoma Central & Hudson Bay	.....	1	.....	2	.....	1	.....	.....
Michigan Central	13	49	20	66	7	17	.....	.....
Quebec Oriental	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	1
Vancouver, Victoria & Eastern	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	2
Atlantic, Quebec & Western	1	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....
Maine Central	1	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....
Central Vermont	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	2
Toronto Suburban	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	1
	272	2,955	429	2,620	165	59	8	394

	T.	B.
1925	272	2,955
1926	429	2,620
Augmentation	157	–
Diminution	–	335

N° 7.—ETAT indiquant le nombre de personnes tuées et blessées à la suite de tamponnements qui ont fait l'objet d'enquêtes pendant l'année finissant le 31 décembre 1926.

Dossier	Date	Chemin de fer	Endroit	Tuées	Blessées
16824	7 déc.	C.N.R.	Kawene, Ont., M.P. 119·5 subdivision Kaskabowie		1
16846	27 nov.	C.P.R.	Douglas, Man.		4
16896	13 nov.	C.P.R.	Hatzic, C.B.	2	
16900	17 déc.	C.N.R.	Halifax, N.-E.		1
16902	17 déc.	C.P.R.	Fort William, Ont.		3
16969	1 janv.	C.N.R.	Melfort, Sask.	1	
16980	11 déc.	C.P.R.	Colwyn, Sask.		1
17020	10 fév.	C.N.R.	Ripley, Ont., 1½ mille au nord		2
17037	12 janv.	C.N.R.	Fort Erie, Ont.	1	
17053	5 mars.	M.C.R.	Windsor, Ont., parc		2
17060	11 mars.	C.N.R.	Montréal, P.Q., parc de la Pointe St-Charles		3
17062	19 mars.	C.N.R.	Stratford, Ont., dépôt		1
17079	2 mars.	C.N.R.	Todmorden, Ont.		1
17078	23 mars.	C.N.R.	Ingersoll, Ont.		2
17087	17 mars.	C.N.R.	Mirror, Alberta		1
17100	1 avril.	C.P.R.	St. John, N.B., terminus de la plage de la baie		1
17109	13 fév.	C.N.R.	Emerald Jct., I. P.-E.		1
17192	22 avril.	C.P.R.	Winnipeg, Man.		2
17222	26 avril.	C.P.R.	St. John, N.B.		2
17226	15 mai.	C.P.R.	Windsor, Ont., parc		1
17244	12 avril.	C.N.R.	Québec, P.Q., ateliers de St-Malo		1
17273	25 avril.	C.P.R.	Calgary, Alta., parc Alyth		1
17284	8 juin.	C.N.R.	Minaki Subdivision, Man., M.P. 73·2	6	3
17349	28 juin.	H.E.R.	Ottawa, Ont., à l'est du pont interprovincial		1
17380	5 juin.	C.N.R.	Coldbrook, N.-B.		1
17412	26 mai.	M.C.R.	Montrose, Ont., parc		1
17423	20 juillet.	C.P.R.	Thamesville, Ont.		1
17435	10 juillet.	C.N.R.	Capreol, Ont., parc		1
17457	7 juillet.	C.P.R.	Calgary, Alberta		1
17470	10 juillet.	C.P.R.	Trois-Rivières, P.Q., parc		3
17553	27 juillet.	M.C.R.	St. Thomas, Ont.		1
17629	7 août.	C.N.R.	Lampman, Sask.		1
17645	2 sept.	Q.R.L.&P.	Beauport, P.Q.		2
17650	31 juillet.	C.N.R.	Barrington, P.Q.		1
17665	10 sept.	C.N.R.	Montréal, P.Q., Pointe St-Charles		1
17669	14 août.	C.P.R.	Tadanac, C.B.		1
17685	18 sept.	C.P.R.	Kent Bridge, Ont.	4	1
17731	3 sept.	C.N.R.	Mimico, Ont.		6
17744	2 oct.	M.C.R.	Amherstburg, Ont.		2
17751	23 sept.	C.N.R.	Winnipeg, Man.		1
17754	16 août.	C.N.R.	Prince Albert, Sask.		2
17758	30 sept.	C.P.R.	Banff, Alberta		7
17790	30 juillet.	C.N.R.	Rimouski, P.Q.		1
17797	25 sept.	C.N.R.	Kipling, Sask.		1
17850	28 oct.	C.N.R.	Glendyne Subdivision, M.P. 30·91, P.Q.	5	1
17923	14 nov.	C.N.R.	Wade, Ont.		1
17952	15 oct.	C.N.R.	Kelliher, Sask.		4
17977	27 nov.	C.N.R.	Stupart, Ont.		1
17979	15 déc.	C.N.R.	Longlac, Ont.		17
17993	13 déc.	C.N.R.	London, Ont.		1
				19	96

N° 8.—ETAT indiquant le nombre de pertes de vies et de cas de blessures à la suite de déraillements qui ont fait l'objet d'enquêtes au cours de l'année finisant le 31 décembre 1926.

Dossier	Date	Chemin de fer	Endroit	Tués	Blessés
16840	6 déc.	C.P.R.	Fort William, Ont.		2
16847	5 janv.	C.N.R.	Salt Springs, N.-E.		9
16853	9 déc.	C.N.R.	Canyon, Ont.		1
16908	12 janv.	C.P.R.	Elmstead, Ont.		2
16929	23 déc.	C.N.R.	Oke, Alberta		1
16962	23 janv.	C.N.R.	Calhouns, N.-B.		22
16971	23 janv.	D.A.R.	Embree's Siding, M.P. 36·5 Truro Subdivision, N.-E.		1
16996	15 janv.	C.N.R.	Grand Falls Subdivision, M.P. 82·5 N.-B.		1
16998	2 fév.	C.P.R.	Ardendale, Ont.		1
17002	20 janv.	C.P.R.	Slocan Subdivision, M.P. 5, C.B.	1	3
17004	2 fév.	C.N.R.	Drayton, Ont.		1
17050	8 mars.	C.N.R.	Baden, Ont.		1
17135	13 avril.	C.N.R.	Seaforth, Ont., 1¼ mile à l'ouest		2
17140	24 mars.	C.P.R.	Monarch, Alb.		1
17187	27 avril.	C.N.R.	Moulton, Ont.		7
17190	29 avril.	C.N.R.	Ste-Sophie, P.Q. 15 poteaux à l'ouest	1	
17194	17 avril.	C.P.R.	Notukeu, Sask.		1
17218	19 avril.	C.N.R.	Cowan Subdivision, M.P., 58, Man.		4
17219	6 avril.	C.N.R.	Springhill Subdivision, M.P. 39·4, N.-E.		16
17229	21 mai.	C.N.R.	Stoney Creek, Ont.	1	13
17241	25 mars.	C.N.R.	Rosedale, C.-B., M.P., 64 Yale Subdivision		2
17247	18 avril.	C.N.R.	Batiscan Subdivision, M.P., 68, P.Q.		3
17291	4 mai.	C.N.R.	Brazeau Subdivision, M.P. 56·4, Alb.		1
17346	4 juillet.	C.N.R.	Yale Subdivision, M.P. 11, C.-B.		1
17379	15 juin.	C.N.R.	Allanford, Ont., 1½ mille au sud		2
17396	10 juin.	C.N.R.	Asquith, Sask.		1
17443	17 juin.	C.P.R.	Nipigon Station, Ont., 3·2 milles à l'ouest		1
17503	23 juillet.	C.N.R.	Myra, Sask. (à proximité)		1
17517	16 juillet.	C.N.R.	Glen Sandfield, Ont., 1 mille au sud		1
17527	23 juillet.	C.N.R.	Robb, Alb. (à proximité)		1
17592	17 août.	C.N.R.	Tara, Ont., 3 milles au sud		4
17593	1 août.	C.P.R.	Essex, Ont.		2
17618	7 août.	C.N.R.	Nichol, C.B.		1
17651	5 sept.	K.V.R.	Jessica, C.B. (à proximité)	4	1
17720	8 oct.	C.P.R.	Fort William, Ont.		1
17735	30 sept.	C.N.R.	Jasper, Alb.	1	
17750	17 sept.	C.N.R.	Bissell, Alb.		1
17752	16 sept.	C.N.R.	Volmer, Alb.		1
17756	16 sept.	C.N.R.	Bruce, Alb.		1
17844	18 oct.	C.P.R.	Sidewood, Sask.		5
17847	7 nov.	C.N.R.	Fort Frances Subdivision, M.P. 82·5, Ont.		1
17854	24 oct.	C.P.R.	Bredenbury Subdivision, M.P. 85, Man.		2
17921	23 nov.	M.C.R.	Windsor, Ont.		1
17945	18 nov.	C.N.R.	Flaxcombe, Sask., M.P. 148 Subdivision Oyen		2
17955	30 nov.	C.N.R.	Dundas, Ont.	1	
17961	3 sept.	C.N.R.	Murray Bay Subdivision, M.P. 75·5, P.Q.		1
				9	127

N° 9.—ETAT indiquant le nombre des accidents survenus aux passages à niveau, qui ont occasionné des blessures et ont fait l'objet d'enquêtes durant l'année close le 31 décembre 1926

Dossier des enquêtes	Dossier de la Commission	Date	Heure	Chemin de fer	Endroit	T.	B.	Protection	Genre d'accident	Observations
16827	27365·30	1 déc.	11·40 k	C.P.R.	Charter, Man., 4e pass. ouest	....	1	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. rural; négligence.
16830	26711·152	26 nov.	8·25 k	C.N.R.	Sleemans, Ont., rue Main	1	....	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. urbain; édif., arbres; négligence.
16834	25493·1	16 nov.	11·00 p.	C.N.R.	Toronto, Ont., Ave Eastern	....	1	Sans prot.	Auto	Dble; a.d. urbain; édif.; négligence.
16845	26727·162	23 déc.	8·55 p.	C.P.R.	Ottawa, Ont., Ave Carling	....	2	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. urbain; arbres, négligence.
16848	26782·55	13 déc.	12·05 p.	C.N.R.	Ville St. Pierre, P.Q., Blue Bonnet's Crossing	....	1	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. urbain; édif.; négligence.
16859	27073·31	12 sept.	23·10 k.	C.P.R.	Vernon, C.B., rue Shubert	....	4	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. urbain; édif.; négligence.
16860	3878·221	4 déc.	11·13 a.	C.N.R.	Grafton Station, Ont., 1er passage ouest	....	1	Sans prot.	Camion	Dble; a.d. rural; édif.; négligence.
16865	26782·69	27 oct	10·25 a.	C.N.R.	Arundel Township, P.Q., Low Rockaway Road	....	1	Sans prot.	Wagon	Simple; a.d. rural, v. e.
16866	1774	12 déc.	8·10 p.	P.M.R.	Leamington, Ont., rue Erie	....	1	Sonnerie	Auto	Simple; a.d. urbain; voie d'évitement.
16867	26842·47	28 déc.	9·35 a.	M.O.R.	Inwood, Ont., rue Main	....	1	Sans prot.	Auto	Double; a.d. urbain; voie d'évitement.
16871	31671	10 déc.	9·25 a.	C.N.R.	Ford City, Ont., ave St-George	....	1	Sans prot.	Camion	Double; a.d. urbain; édif.
16878	26765·164	24 déc.	10·05 a.	C.N.R.	St. Thomas, Ont., rue Hughes	....	1	Sans prot.	Camion	Simple; a.d. urbain; parc, négligence.
16882	29529·5	16 oct.	8·15 p.	G.N.R.	Ladner, C.B., Fairview Road	....	1	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. rural; négligence.
16884	6052·72	16 nov.	19·55 k.	E. & N.	Royston, C.B., Cumberland Road	....	1	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. rural; négligence.
16885	33315	3 déc.	11·25 a.	C.N.R.	New Glasgow, N.-E., rue George	....	1	Barrières	Piéton	Simple; a.d. rural; édif.; négligence.
16886	27318·16	30 nov.	4·02 p.	L.E.&N.	Lutesville, Ont., mille 33·8	....	2	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. rural; négligence.
16887	26727·45	19 déc.	1·00 a.	C.P.R.	Ingersoll, Ont., rue Thames	....	2	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. urbain; édif.; négligence.
16888	26711·156	21 déc.	1·10 p.	C.N.R.	Port Dover, Ont., rue Main	....	1	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. urbain; voie d'évitement, nég.
16889	11929·45	7 déc.	7·30 k.	C.N.R.	Hamlin, Sask., trav. à l'est de la station	....	1	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. rural, édif., station.
16909	26711·157	18 déc.	2·05 p.	C.N.R.	Lorraine, Ont., traverse Weaver	....	1	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. rural; négligence.
16910	26711·130	2 janv.	11·50 a.	C.N.R.	Port Colborne, Ont., rue Steele	1	2	Sans prot.	Camion	Simple; a.d. urbain; négligence.
16924	618·27	24 nov.	10·00 k.	C.F.R.	Veteran, Alta., 3e traverse à l'est	....	1	Sans prot.	Auto	Simple; oblique rural; négligence.
16928	26807·41	22 déc.	16·30 k.	C.P.R.	Regina, Sask., rue Winnipeg	....	1	Sans prot.	Camion	Double; a.d. urbain; édif.; négligence.
16931	9437·463	22 déc.	22·30 k.	C.P.R.	Morse, Sask., 1re traverse à l'ouest de la gare	....	2	Sonnerie	Auto	Double; a.d. urbain; v. d'é.; négligence.
16934	9437·1028	14 janv.	8·28 p.	C.N.R.	Guelph Jct., Ont., Edinborough Road	....	3	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. urbain; négligence.
16937	26765·150	31 déc.	8·15 p.	C.N.R.	Niagara Falls, Ont., Victoria ave	....	1	Gardien	Auto	Double; a.d. urbain; édif.; négligence.
16945	27218·39	22 déc.	4·05 p.	C.N.R.	Mahone Jct., N.-E., 2e traverse sud	....	1	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. rural; négligence.
16948	12243	19 déc.	4·35 a.	C.N.R.	Montréal, Qué., ave Atwater	....	1	Barrières	Wagon	Double; a.d. urbain; édif.; négligence.
16952	27156·93	24 déc.	7·30 p.	C.P.R.	Cabane Ronde, P.Q., juste à l'ouest	1	....	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. rural; édif.; négligence.
19956	9437·1253	22 janv.	4·27 p.	C.N.R.	London, Ont., rue Clarence	....	3	Barrières	Auto	Double; a.d. urbain.
16965	26727·168	20 janv.	3·50 p.	C.P.R.	Monklands Station, Ont., traverse Carter	1	....	Sans prot.	Traîneau	Double; a.d. rural; arbres.
16966	26727·17	29 janv.	8·05 p.	C.P.R.	Guelph, Ont., rue Queen	....	1	Sonnerie	Auto	Simple; a.d. urbain; négligence.
16967	C. 3025	16 janv.	21·10 k.	C.N.R.	Winnipeg, Man., traverse Pembina	2	2	Sonnerie	Auto	Double; a.d. urbain; édif.; négligence.
16970	26711·158	15 janv.	9·25 a.	C.N.R.	Dalkeith, Ont., traverse Fraser	....	1	Sans prot.	Traîneau	Simple; a.d. rural; arbres; négligence.
16972	27073·32	15 déc.	17·05 k.	C.P.R.	Vernon, C.B., rue Bernard	....	1	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. urbain; édif.; négligence.
16976	6021·7	15 déc.	11·05 k.	C.N.R.	Cheam View, C.B., mille 56·5, subdiv. Yale	....	2	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. rural; arbres; négligence.
16974	30558	14 déc.	13·25 k.	C.P.R.	New Westminster, C.-B., rue Braid	....	2	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. urbain; arbres.
16977	26765·72	5 fév.	3·15 p.	C.N.R.	Kitchener, Ont., rue Queen	....	1	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. urbain; édif.; négligence.
16978	9347·1007	8 fév.	10·28 a.	C.N.R.	Woodstock, Ont., rue Wilson	....	1	Gardien	Wagon	Double; a.d. urbain; édif.; négligence.
16987	28500·12	19 janv.	11·36 a.	D.A.R.	Digby, N.S., rue Church	1	....	Sans prot.	Piéton	Simple; a.d. urbain; édif.; négligence.
16991	27218·45	7 déc.	6·30 p.	C.N.R.	Sydney, N.-E., rue Prince	....	1	Barrières	Auto	Simple; a.d. urbain; édif.; négligence.
17003	27802·13	26 janv.	2·16 p.	T.H. & B.	Scotland, Ont., traverse à la station	....	1	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. rural; négligence.
17006	26727·131	13 fév.	1·54 p.	C.P.R.	Walkerville Jct., Ont., à l'ouest de la station	....	1	Sans prot.	Wagon	Simple; a.d. rural; négligence.
17019	26765·46	16 fév.	7·40 p.	C.N.R.	Galt, Ont., rue Main	....	1	Gardien	Auto	Simple; a.d. urbain; négligence.
17026	26727·170	20 fév.	4·25 p.	C.P.R.	Mattawa Station, Ont., 1½ milles à l'ouest	....	1	Sans prot.	Traîneau	Simple; a.d. urbain; négligence.
17028	14813	23 fév.	4·10 p.	C.N.R.	Ville St. Pierre, Qué., 5e avenue	1	....	Sonnerie	Piéton	Double; a.d., urbain; négligence.
17033	29529·4	22 janv.	4·15 k.	G.N.R.	Vancouver, C.B., rue Rupert	....	1	Sans prot.	Piéton	Double,; a.d. urbain; arbres; négligence.

17046	9437·1240	22 fév.	10·10 p.	C.N.R.	Montréal, P.Q., rue Bridge	1	....	Gardien	Piéton	Simple; a.d. urbain; voie d'évit.; négligence.
17056	26765·10	15 fév.	2·15 p.	C.N.R.	Bothwell, Ont., rue Peter	1	....	Sonnerie	Traîneau	Double; a.d. urbain; négligence.
17071	25542·46	24 mars	11·04 p.	L. & P.S.	St. Thomas, Ont., rue Wellington	....	2	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. urbain; édif.; négligence.
17072	9437·1120	17 fév.	5·37 p	P.M.R.	Chatham, Ont.,ave Grand	....	1	Sonnerie	Auto	Simple; a.d. urbain; édif.; négligence.
17074	9437·341	22 mars	6·00 p.	C.P.R.	Britannia Station, Ont., rue Main	1	....	Sonnerie	Piéton	Simple; a.d. urbain; édif.
17084	27467·46	17 mars	11·00 k.	C.N.R.	Avonlea, Sask., 1er passage à niveau	1	1	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. rural; négligence.
17091	3701·209	7 avril	4·12 p.	C.N.R.	Port Hope, Ont., passage Dorset	....	1	Sans prot.	Wagon	Simple; a.d. urbain.
17092	3287	5 avril	6·15 p.	C.N.R.	Napanee, Ont., Passage route Selby	....	1	Sans prot.	Auto	Double; a.d. urbain.
17106	27218·47	23 fév.	4·05 p.	C.N.R.	Yarmouth, N.-E., rue Barnard	1	1	Sans prot.	Piéton	Simple; a.d. urbain; édif.; négligence.
17107	27218·49	5 fév.	8·25 p.	C.N.R.	Campbellton, N.-B., rue Cedar	....	1	Sans prot.	Traîneau	Simple; a.d. urbain; édif.
17108	27218·48	13 mars	12·30 p.	C.N.R.	Springhill Subdivision, N.-E., 2·50 mille	1	....	Sans prot.	Traîneau	Simple; a.d. rural.
17119	9437·931	18 fév.	6·20 p.	M.C.R.	Victoria Park Station, Ont., Clifton Hill	....	1	Sonnerie	Auto	Double; a.d. urbain; négligence.
17130	26744·40	.. mars	8·30 k.	C.N.R.	Fort Rouge, Man., rue Harrow	....	1	Sans prot.	Wagon	Double; a.d. urbain; voie d'évit.; négligence.
17132	29690·11	15 avril	6·24 p.	G.R.R.	Kitchener, Ont., ave Courtland	....	1	Barrières	Auto	Simple; a.d. urbain; édif.
17138	17990·14	4 mars	12·10 a.	A.C.& H.B.	Sault Ste. Marie., Ont., rue Wellington	....	1	Sans prot.	Piéton	Simple; a.d. urbain.
17150	28116·2	30 mars	2·10 p.	W.E.& L.S.	Maidstone Station, Ont., route Talbot	....	2	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. rural; négligence.
17151	26727·54	11 avril	5·17 p.	C.P.R.	Lake Shore Jct., Ont., ave Howard	....	3	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. rural; négligence.
17152	26765·219	16 avril	5·14 p.	C.N.R.	Ilderton, Ont., rue Main	....	3	Sans prot.	Camion	Simple; a.d. urbain; édif. voie d'évit.; nég.
17155	21302	21 avril	6·43 p.	C.N.R.	Montréal, P.Q., rue Lusignan	....	1	Barrières	Piéton	Double; a.d. urbsin; édif.; négligence.
17166	26711·163	21 avril	4·17 p.	C.N.R.	Cyrville, Ont., 1er passage à l'est	1	....	Sans prot.	Piéton	Simple; oblique; rural; négligence.
17174	9437·1144	17 avril	9·11 a.	C.N.R.	Toronto, Ont., ave Jones	....	1	Barrières	Camion	Double; a.d. urbain; édif.
17177	16645·141	8 avril	14·15 k.	C.P.R.	Temsford, Alta., 1er passage à l'ouest	....	1	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. rural; négligence.
17178	26727·171	4 mai	11·05 a.	C.P.R.	Finch, Ont., 22 milles à l'est	1	1	Sans prot.	Auto	Double; oblique; rural; négligence.
17181	9437·192	12 avril	10·05 a.	C.N.R.	Rockwood, Ont., 1er pass. à l'ouest	....	1	Sonnerie	Camion	Simple; a.d. rural; voie d'évit.
17186	26711·164	15 avril	9·27 a.	C.N.R.	Novar Station, Ont., 1er pass. au nord	1	....	Sans prot.	Traîneau	Simple; a.d. urbain; édif.; négligence.
17199	3878·415	11 mai	10·05 p.	C.N.R.	Perth Road Station, Ont., à l'est de	....	1	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. rural; arbres; négligence.
17204	26842·8	15 avril	8·50 a.	M.C.R.	Niagara Falls, Ont., rue Bridge	....	1	Sans prot.	Auto	Double; a.d. urbain; édif.; négligence.
17205	9437·1024	8 avril	1·05 p.	M.C.R.	Niagara Falls, Ont., rue Huron	....	1	Sans prot.	Auto	Double; a.d. urbain; édif.; négligence.
17214	9437·1135	3 mai	8·00 p.	C.N.R.	New Hamburg Station Ont., rue Waterloo	....	3	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. urbain; négligence.
17225	26782·74	10 mai	6·50 a.	C.N.R.	Station de l'Epiphanie, P.Q., 1er pass. à l'ouest	....	1	Sans prot.	Piéton	Simple; a.d. urbain; édif.; négligence.
17227	12529	12 mai	6·25 p.	C.P.R.	Québec, P.Q., rue St-Valier	....	1	Sans prot.	Piéton	Simple; oblique; urbain; édif.; négligence.
17238	27330·4	19 mars	11·30 a.	G.N.R.	Lincoln, C.B., route Yale	....	1	Barrières	Camion	Simple; a.d. urbain; arbres; négligence.
17242	26842·49	5 mai	7·56 a.	M.C.R.	Essex, Ont., rue Talbot	1	....	Barrières	Piéton	Double; a.d. urbain; négligence.
17246	9437·197	11 mai	12·04 p.	C.N.R.	Iroquois, Ont., passage Wilson	1	....	Sans prot.	Piéton	Double; a.d. rural; négligence.
17248	9437·635	4 mai	9·20 a.	C.N.R.	Montréal, P.Q., rue Decourcelles	....	1	Barrères	Auto	Double; a.d. urbain; édif.
17250	9437·341	26 mai	10·18 a.	C.P.R.	Britannia, Ont., rue Main	....	1	Sonnerie	Camion	Simple; a.d. urbain; négligence.
17251	9437·201	3 juin	11·10 a.	C.N.R.	Mallorytown, Ont., 1er passage à l'est	....	1	Sonnerie	Auto	Double; a.d. rural; négligence.
17254	27073·33	7 mai	15·50 k.	C.P.R.	Elko, C.B., 1er passage à l'est	....	2	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. rural; arbres.
17257	26765·174	15 avril	11·35 a.	C.N.R.	Chatham, Ont., rue Lacroix	....	1	Sonnerie	Auto	Double; a.d. urbain; édif.; voie d'évit.; neg.
17258	26727·175	12 mai	6·37 a.	C.P.R.	Locust Hill, Ont., 1 mille à l'est	....	1	Sans prot.	Auto	Simple; oblique; rural; négligence.
17268	11779	7 juin	9·05 p.	C.N.R.	Montréal, P.Q., rue Richmond	....	1	Barrières	Piéton	Double; a.d. urbain; édif.; voie d'évit.; neg.
17270	27270·4	7 juin	7·58 p.	N.Y.C.	New Erin, P.Q., 1er passage au sud	1	....	Sans prot.	Piéton	Double; a.d. rural; négligence.
17277	31989·3	23 mai	14·30 k.	C.N.R.	Twin City, Ont., M.P. 12, division Lake Head	....	1	Sans prot.	Auto	Double; a.d. rural; négligence.
17279	27765·242	8 juin	3·45 p.	C.N.R.	Ottawa, Ont., rue Booth	....	1	Gardien	Auto	Simple; a.d. urbain; édif.
17289	28786·22	8 juin	6·07 k.	C.N.R.	Drumheller, Alta., M.P. 315	....	1	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. urbain; voie d'évit.; négligence.
17294	26727·174	14 mai	8·30 a.	C.P.R.	Windsor, Ont., ave Dougall	....	2	Sans prot.	Auto	Simple; oblique; urbain; placard.
17300	9437·674	28 mai	5·45 p.	C.N.R.	Chatham, Ont., 3 milles à l'ouest	2	....	Sans prot.	Auto	Double; a.d. urbain; négligence.
17301	9437·440	29 avril	12·27 p.	C.N.R.	Courtland Station, Ont	....	2	Sonnerie	Camion	Simple; a.d. urbain; voie d'évitement.
17303	25849·10	29 avril	8·42 p.	L.&P.S.	London, Ont., rue Nelson	....	1	Sans prot.	Auto	Double; a.d. urbain; édif.
17304	27929·23	5 mai	7·15 a.	P.M.R.	Mooretown, Ont., 2e traverse au nord de la gare	....	1	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. rural; négligence.
17305	26842·50	21 mai	1·40 p.	M.C.R.	Springfield, Ont., 3 milles à l'est	5	1	Sans prot.	Auto	Double; a.d. rural; négligence.
17308	26711·164	23 mai	12·39 p.	C.N.R.	St. Thomas, Ont., rue Balaclava	....	1	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. urbain; voie d'évit.
17312	9437·269	25 mai	7·33 p.	C.N.R.	Corinth, Ont., 1er passage à l'est	1	1	Sonnerie	Auto	Simple; a.d. rural; édif.; arbres.
17313	13157	21 mai	8·14 a.	C.N.R.	Strathroy, Ont., rue Caradoc	....	1	Sans prot.	Auto	Double; a.d. urbain; édif.; voie d'évit.; nég.
17314	9437·552	10 mai	11·50 p.	C.N.R.	London, Ont., rue Egerton	....	5	Sans prot.	Autobus	Double; a.d. urbain; voie d'évitement.
17325	9437·107	19 juin	19 juin	C.N.R.	Cobourg, Ont., rue William	....	2	Sonnerie	Auto	Double; a.d. urbain; négligence.
17337	26765·205	16 juin	6·10 p.	C.N.R.	Lancaster, Ont., 1er passage à l'ouest	1	1	Sonnerie	Camion	Double; a.d. urbain; édif.; négligence.
17342	27647·47	31 mai	17·09 k.	C.N.R.	Scott, Sask., 1er passage à l'ouest	1	1	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. urbain; négligence.

N° 9.—ETAT indiquant le nombre des accidents survenus aux passages à niveau, qui ont occasionné des blessures et ont fait l'objet d'enquêtes durant l'année close le 31 décembre 1926—*Suite*

Dossier des enquêtes	Dossier de la Commission	Date	Heure	Chemin de fer	Endroit	T.	B.	Protection	Genre d'accident	Observations
17347	26727·3	22 juin	9·45 a.	C.P.R.	Mountain Station, Ont., à l'est		1	Sonnerie	Camion	Double; a.d. rural; arbres.
17350	9437·559	3 juin	10·15 a.	C.N.R.	Collins Bay, Ont., Passage de Cataraqui	3	1	Sans prot.	Auto	Double; a.d. rural; édif.
17353	27156·94	2 juiu	6·10 p.	C.P.R.	Hudson, P.Q., 1er passage à l'est		1	Sans prot.	Motocy.	Simple; a.d. rural; néglicence.
17354	26727·180	24 juil.	7·20 p.	C.P.R.	Smithfield, Ont., à la station	1	2	Sans prot.	Auto	Double; a.d. rural; négligence.
17355	9437·837	31 mai	4·07 p.	C.N.R.	Lynden Station, Ont., à l'est de		1	Sonnerie	Auto	Double; a.d. rural; édif.; négligence.
17356	9437·1246	24 mai	10·48 a.	B. & H.E.	McNiven's Side Road, Station 7, Ont		1	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. rural; t. élevé.
17359	26727·176	1 juin	7·55 p.	C.P.R.	Orton Station, Ont., 2 milles à l'ouest		1	Sans prot.	Wagon	Simple; a.d. rural; négligence.
17360	26727·177	11 juin	7·30 p.	C.P.R.	Woodbridge Station, Ont 2 milles au nord		1	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. rural; négligence.
17361	27401·30	23 juin	4·25 p.	C.N.R.	St. John, N.B., Gilbert's Lane		1	Barrières	Piéton	Double; a.d. urbain; négligence.
17362	27401·31	22 juin	11·20 a.	C.P.R.	Subdivision St. John Ouest, Mille 98, N.B		1	Sans prot.	Auto	Double; oblique; rural; arbres; négligence.
17364	4766·5·1	25 juin	21·47 k.	C.P.R.	Harmsworth, Man., 2e passage à l'est	3	2	Sans prot	Auto	Simple; a.d. rural.
17365	26744·41	26 juin	11·35 k.	C.N.R.	Subdivision Hartney, Mille, 172, Man		2	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. rural; négligence.
17372	22262·13	17 juin	7·45 a.	C.P.R.	Agincourt Station, Ont., 2·4 milles à l'ouest	1	1	Sans prot.	Auto	Double; a.d. rural; arbres; négligence.
17373	26765·75	25 juin	10·25 a.	C.N.R.	St. Boniface, P.Q., 1er passage à l'ouest	2	2	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. urbain; stn.; négligence.
17381	27218·52	17 juin	1·05 a.	C.N.R.	Afton, N.E., passage à la station	2	3	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. rural; stn.; t. élevé.
17382	27218·53	4 juin	8·50 a.	C.N.R.	Belleville, N.-E., 2e passage à l'ouest		2	Sans prot.	Camion	Simple; a.d. rural; t. élevé; négligence.
17385	26711·166	28 juin	8·00 a.	C.N.R.	Malton, Ont., 2½ milles à l'est		1	Sans prot.	Auto	Double; a.d. rural; négligence.
17386	26727·179	22 juin	12·34 p.	C.P.R.	Chatsworth Station, Ont., 2·8 milles au sud		1	Sans prot.	Camion	Simple; a.d. rural; négligence.
17387	27218·54	17 juin	9·15 p.	C.N.R.	Amherst, N.S., rue Spring		1	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. urbain; édif.; voie d'évit.; négl.
17390	27156·47	12 juil.	3·58 p.	C.P.R.	Hull, P.Q., route Aylmer	1		Sans prot.	Piéton	Simple; a.d. urbain.
17391	26765·25	7 juil.	11·03 a.	C.N.R.	Casselman Station, Ont., 2e passage à l'est		1	Sonnerie	Wagon	Simple; a.d. urbain; édif.; négligence.
17392	26765·107	10 juil.	9·55 a.	C.N.R.	Eastwood, Ont., Route Governor		5	Sans prot.	Auto	Double; a.d. rural; voie d'évit.; arbres; négl.
17393	26711·167	27 juin	6·23 p.	C.N.R.	Allenford, Ont., 1er passage au nord		1	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. rural; arbres.
17394	26711·169	22 juin	6·20 p.	C.N.R.	Burks Falls, Ont., passage Carss		3	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. rural; négligence.
17401	30215·8	22 mai	8·58 k.	C.N.R.	Kamloops, B.C., rue Lorne		1	Sans prot.	Camion	Simple; oblique; urbain; édif.; négligence.
17403	9437·199	19 juil.	12·45 p.	C.N.R.	Ernestown Station, Ont., 300 pieds à l'est	1		Sonnerie	Wagon	Double; a.d. rural; édif.; voie d'évit.
17404	11617·1	17 juil.	1·30 p.	M.C.R.	Highgate, Ont., rue King	1		Barrières	Auto	Double; a.d. urbain; édif.
17411	34764·169	29 juin	5·45 p.	G.R.R.	Preston, Ont., rues Prince et King		1	Sans prot.	Piéton	Double; a.d. urbain; édif.; négligence.
17413	26175·74	15 juil.	11·42 p.	C.N.R.	Chatham, Ont., rue Lacroix		1	Sonnerie	Wagon	Double; a.d. urbain; édif.; voie d'évit.
17415	27073·34	22 mai	19·05 k.	C.P.R.	Lytton Station, C.B., 2e passage à l'est		1	Sans prot.	Camion	Simple; a.d. urbain; voie d'évit.; négligence.
17417	34778	27 juin	11·05 a.	L. & P. S.	London, Ont., rue Simcoe		1	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. rural; voie d'évit.; négligence.
17417	26711·173	20 juin	10·10 a.	C.N.R.	Pike Creek Station, Ont., 1er pass. à l'est		3	Sans prot.	Auto	Double; a.d. rural; arbres; négligence.
17419	9437·589	15 juil.	4·24 p.	C.N.R.	Toronto, Ont., Ave. St. Clair		1	Barrières	Auto	Double; a.d. urbain; négligence.
17422	26711·172	6 juil.	4·40 p.	C.N.R.	Erie Beach, Ont., passage à		3	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. rural; négligence.
17425	26782·77	12 juil.	10·00 a.	C.N.R.	Bois Blanc, Ont., 1er passage à l'est	1		Sans prot.	Camion	Simple; a.d. urbain; édif.; arbres; négligence.
17428	26765·57	9 juil.	6·20 p.	C.N.R.	Holland Landing, Ont., 2e passage au nord		1	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. rural; arbres; négligence.
17429	26711·170	9 juil.	8·40 a.	C.N.R.	Marden Station, Ont., passage à		4	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. rural; arbres; négligence.
17430	26782·76	24 juin	8·06 a.	C.N.R.	Chicoutimi, P.Q., rue Delage		5	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. urbain; édif.; négligence.
17431	27156·11	19 juin	2·50 p.	C.P.R.	Farnham Station, P.Q., 1·3 milles au nord		1	Sonnerie	Auto	Double; a.d. rural; voie d'évit.; négligence.
17440	34557	1 juil.	15·45 k.	C.P.R.	Frank, Alta., 1er passage à l'ouest	1		Sans prot.	Auto	Simple; a.d. urbain; négligence.
17441	9355·68	28 juin	14·45 k.	C.P.R.	Champion, Alta., 1er passage à l'est		1	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. rural.
17455	27318·7	24 juil.	11·56 a.	L.E. & N.	Simcoe, Ont., chantier Victoria		1	Sonnerie	Camion	Simple; a.d. urbain; édif.; négligence.
17458	26807·43	4 juil.	13·45 k.	C.P.R.	Carmichael, Sask., 1er passage à l'est		3	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. rural; voie d'évit.; négligence.
17465	26711·171	22 juil.	3·20 p.	C.N.R.	Golf Links Station, Ont., rue Alexandria à l'ouest		1	Sans prot.	Camion	Double; a.d. urbain; arbres; t. élevé; négl.
17473	26782·59	9 juil.	1·00 p.	C.N.R.	St-Jean, P.Q., rue Bouthillier		1	Sonnerie	Auto	Double; a.d. urbain; voie d'évit.; arbres.
17475	27365·31	15 juil.	15·45 k.	C.P.R.	Portage la Prairie, Man., 5e passage à l'ouest		1	Sans prot.	Auto	Double; oblique; rural; négligence.
17476	27156·95	2 juil.	2·15 p.	C.P.R.	Racey Station, P.Q., 2e passage à l'est	1	2	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. rural; arbres; négligence.

17481	26744·43	24 juil.	23·32 k.	C.N.R.	Portage la Prairie, Man., 1 mille à l'est	....	4	Sans prot.	Auto	Simple; oblique; rural; négligence.
17482	C.4803	18 juil.	24·12 k.	C.P.R.	Portage la Prairie, Man., rue Main	1	1	Sans prot.	Auto	Double; a.d. urbain; voie d'évit.; négligence.
17484	9437·18	3 août	10·50 a.	C.N.R.	Collins Bay, Ont., rue Maple	1	....	Sans prot.	Piéton	Double; oblique; urbain.
17485	26727·181	28 juil.	2·30 p.	C.P.R.	Kingsford, Ont., passage Naphan	1	....	Sans prot.	Buggy	Simple; a.d. rural; t. élevé.
17498	26711·10	2 août	10·02 a.	C.N.R.	Bells Corners, Ont., route Richmond	1	....	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. rural; négligence.
17501	24178	26 juil.	24·20 k.	C.N.R.	St. Boniface, Man., rue Provencher	....	4	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. urbain; édif.; négligence.
17506	11779	1 août	9·50 p.	C.N.R.	Montréal, P.Q., rue Richmond	....	1	Barrières	Piéton	Double; a.d. urbain; voie d'évit.; négligence.
17508	26711·173	31 juil.	7·18 p.	C.N.R.	Tweed, Ont., route Belleville	....	2	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. rural; arbres; négligence.
17516	9437·1262	14 juil.	21·20 k.	E. & N.	Nanaïmo, C.B., route Comox	....	1	Sonnerie	Auto	Simple; a.d. urbain; édif.
17519	27066·13	14 août	2·25 p.	H.R.E.	Hamilton, Ont., rue Barton et Ave. Birch	....	1	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. urbain.
17521	30424·11	4 août	6·47 a.	L. & P.S.	London, Ont., 2½ milles au sud	....	1	Sonnerie	Auto	Simple; a.d. rural; t. élevé.
17522	30424·9	3 août	7·35 a.	L. & P.S.	Glanworth, Ont., 8e Concession	....	1	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. rural; édif.; négligence.
17524	253	2 août	1·00 p.	C.N.R.	Caledonia, Ont., rue Argyle	....	1	Sonnerie	Auto	Simple; a.d. urbain; édif.; v. d'évit.; négl.
17525	26711·174	29 juil.	6·30 a.	C.N.R.	Sarnia, Ont., rue Maxwell	....	1	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. urbain; édif.; négligence.
17529	27330·9	27 juil.	2·10 a.	C.N.R.	Vancouver, C.B., rue Main	....	1	Sans prot.	Auto	Double; a.d. urbain; édif.; négligence.
17534	27467·18	8 août	5·30 p.	C.N.R.	Saskatoon, Sask., Onzième rue	....	1	Sonnerie	Auto	Simple; a.d. urbain; arbres.
17536	15552	3 août	16·39 k.	C.N.R.	Edmonton, Alta., 124e rue	....	2	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. urbain; édif.; négligence.
17537	27073·35	25 juin	15·30 k.	C.P.R.	Revelstoke, C.B., rue Kiag	....	1	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. urbain; t. élevé; négligence.
17538	9437·1086	27 juil.	5·06 p.	C.N.R.	St. Hubert, P.Q., route Chambly	1	....	Sonnerie	Piéton	Double; a.d. rural; négligence.
17540	26727·82	4 août	1·05 p.	C.P.R.	Drumbo, Ont., à l'est de la station	....	1	Sans prot.	Auto	Simple; oblique; rural; arbres.
17545	26782·23	6 août	3·30 p.	C.N.R.	Charlesbourg, P.Q., passage à niveau	....	3	Sans prot.	Autobus	Simple; a.d. urbain; négligence.
17546	15243·7	12 août	7·31 a.	Q.R.L. & P.	Clément, P.Q., rue St Cléophas	1	....	Sans prot.	Auto	Double; a.d. urbain; édif.; négligence.
17547	26807·2	5 août	12·33 k.	C.P.R.	Amazon, Sask., 1er passage au sud	1	....	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. rural; négligence.
17554	26807·44	25 juil.	25·55 k.	C.P.R.	Saskatoon, Sask., Avenue "C"	....	1	Sans prot.	Auto	Double; a.d. urbain; voie d'évit.
17574	27156·40	22 juil.	7·05 a.	C.P.R.	Québec, P.Q., rue Marie Incarnation	1	....	Sans prot.	Piéton	Double; a.d. urbain; édif.
17575	26782·81	23 juil.	12·15 a.	C.N.R.	Princeville, P.Q., Nouveau pass. du Gouverne	....	1	Sans prot.	Wagon	Simple; a.d. rural; édif.; négligence.
17577	26711·175	30 août	7·45 p.	C.N.R.	New Lowell Station, Ont., 3e passage au sud	1	....	Sans prot.	Piéton	Simple; a.d. urbain; négligence.
17605	22542·38	20 août	9·45 p.	L. & P.S.	St. Thomas, Ont., rue Elm	....	1	Sans prot.	Auto	Double; a.d. urbain; édif.; négligence.
17608	30528	31 août	12·43 p.	C.N.R.	Dominion, P.Q., Première Avenue	3	....	Sonnerie	Wagon	Double; a.d. urbain; édif.; négligence.
17609	9437·753	11 sept.	10·50 p.	C.N.R.	Riverdale, Ont., rue Queen	....	7	Barrières	Auto	Double; a.d. urbain; édif.
17616	28037·1	18 juin	18·20 k.	K.V.R.	Penticton, C.B., rue Winnipeg	....	1	Sans prot.	Auto	Simple; oblique; urbain; édif.; v. d'é. ar. négl.
17617	30051·2	27 juil.	18·45 k.	B.C.E.	South Vancouver, C.B., Pass. Dominion Mills	1	....	Sans prot.	Wagon	Simple; a.d. rural; arbres; négligence.
17630	30762·69	10 sept.	4·40 p.	C.N.R.	Fergus, Ont., rue Johnston	1	....	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. urbain; édif.; voie d'évit.
17632	26842·53	14 août	12·28 p.	M.C.R.	Amherstburg, Ont., Pass., limites de la ville	....	1	Sans prot.	Auto	Double; a.d. urbain; édif.; arbres; négligence.
17643	27802·3	3 sept.	2·10 p.	T.H. & B.	Hamilton, Ont., rue Main E & Ave Gage	....	1	Gardien	Camion	Double; a.d. urbain; édif.; négligence.
17649	26782·85	24 août	6·30 p.	C.N.R.	Ste-Julie, P.Q., 400 pieds à l'est	1	....	Sans prot.	Piéton	Simple; a.d. rural; édif.; négligence.
17657	9437·80	1 sept.	7·15 a.	C.P.R.	Weston, Ont., Avenue Dominion	....	1	Sonnerie	Auto	Simple; a.d. urbain; édif.; négligence.
17666	9437·324	4 sept.	8·24 a.	C.P.R.	Beaconsfield, P.Q., mille 10, Sub. Winchester	1	....	Sonnerie	Rig	Double; a.d. rural; édif.; négligence.
17676	26711·29	2 août	5·00 p.	C.N.R.	Gamebridge, East, Ont., au nord de la station	....	1	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. rural; édif.; négligence.
17678	26727·184	8 sept.	6·55 p.	C.P.R.	Petawawa, Ont., à l'est	....	1	Sans prot.	Piéton	Simple; a.d. rural; édif.; négligence.
17679	27156·17	15 août	10·20 a.	C.P.R.	Ste-Thérèse, P.Q., rue Sanche	....	2	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. urbain; édif.; négligence.
17680	27652·6	15 sept.	4·17 p.	C.N.R.	Hadlow, P.Q., Passage Gibson	1	....	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. rural; t. élevé; négligence.
17683	26727·183	25 août	2·05 p.	C.P.R.	Essa Station, Ont., 1er passage au sud	....	1	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. rural; négligence.
17686	26765·207	10 sept.	10·12 a.	C.N.R.	London, Ont., route Governor	....	1	Sans prot.	Auto	Double; a.d. urbain; v. d'évit.; arbres; négl.
17692	26711·68	9 sept.	5·25 p.	C.N.R.	Port Colborne, Ont., rue King	....	1	Sans prot.	Piéton	Simple; a.d. urbain; édif.; négligence.
17694	26842·55	2 sept.	6·36 p.	M.C.R.	Welland, Ont., 1er pass. à l'ouest du pont levis	....	1	Sans prot.	Buggy	Double; a.d. rural; négligence.
17696	3878·308	2 oct.	12·02 p.	C.P.R.	Belleville Station, Ont., Pass. du cimetière	2	5	Sonnerie	Camion	Simple; oblique; urbain; arbres.
17703	9437·1141	10 oct.	8·50 a.	C.N.R.	Montréal, P.Q., Place St-Henri	1	....	Barrières	Piéton	Double; a.d. urbain; édif.; v. d'évit.; négl.
17704	27467·48	30 août	16·00 k.	C.N.R.	Subdivision Craik, Sask., mille 34	....	1	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. rural; négligence.
17705	13571	9 oct.	6·50 p.	C.N.R.	Montréal, P.Q., rue St-Martin	1	....	Barrières	Piéton	Double; a.d. urbain; édif.; v. d'évit.; négl.
17710	27811·10	13 août	13·25 k.	C.P.R.	Lacombe, Alta., Avenue Barnett	....	1	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. urbain; v. d'évit.
17713	26842·56	18 sept.	9·45 a.	P.M.R.	Blenheim, Ont., 25 passage au nord	....	2	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. rural; négligence.
17714	20722	16 sept.	12·58 p.	C.P.R.	Chatham, Ont., rue West	1	....	Sans prot.	Piéton	Simple; a.d. rural; négligence.
17715	26802·4	5 sept.	1·15 a.	M.C.R.	Essex Station, Ont., 2e passage à l'est	....	1	Sonnerie	Auto	Double; a.d. urbain; négligence.
17717	26711·168	14 sept.	1·11 p.	C.N.R.	Price, Ont., route Tecumseh	....	1	Sans prot.	Camion	Simple; a.d. rural; négligence.
17718	26765·259	10 sept.	4·50 p.	C.N.R.	Welland, Ont., 1er pass. à l'ouest du pass. M.C.R	....	1	Sans prot.	Wagon	Double; a.d. rural.
17721	27811·32	6 sept.	2·10 k.	C.P.R.	Dunmore, Alta., 2e passage à l'ouest	....	4	Sans prot.	Auto	Double; a.d. urbain; passage à niveau.
17722	26727·185	16 août	7·00 p.	C.P.R.	Fort William, Ont., rue McTavish	....	1	Sans prot.	Bicycl.	Double; a.d. urbain; v. d'évit.; négligence.

N° 9.—ETAT indiquant le nombre des accidents survenus aux passages à niveau, qui ont occasionné des blessures et ont fait l'objet d'enquêtes durant l'année close le 31 décembre 1926—*Fin*

Dossier des enquêtes	Dossier de la Commission	Date	Heure	Chemin de fer	Endroit	T.	B.	Protection	Genre d'accident	Observations
17727	30394	5 oct.	3·59 p.	C.N.R.	Port Credit, Ont., 3e passage à l'est	1		Sans prot.	Piéton	Double; a.d. urbain; négligence.
17728	26782·86	4 oct.	8·15 a.	C.N.R.	Ayrness, P.Q., 2e passage à l'est		1	Sans prot.	Camion	Simple; a.d. rural; négligence.
17732	26744·44	9 sept.	20·30 k	C.N.R.	Brandon, Man., Sixième rue		1	Gardien	Auto·	Simple; a.d. urbain; v. d'évit.; négligence.
17733	26467·49	28 sept.	7·50 k.	C.N.R.	Saskatoon, Sask., ave Lorne		1	Sans prot	Auto.	Simple; a.d. urbain; négligence.
17737	26711·178	5 oct.	2·10 p.	C.N.R.	Gravenhurst, Ont., rue Philip		1	Sans prot.	Piéton	Simple; a.d. rural; négligence.
17738	C. 4749	28 sept.	7·01 p.	C.N.R.	Stratroy, Ont., rue Metcalf	1		Sans prot.	Piéton	Double; a.d. urbain.
17739	26711·179	13 sept.	7·08 a.	C.N.R.	Transley Station, Ont		1	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. rural; négligence.
17740	26842·57	29 sept.	8·55 p.	M.C.R.	Stamford, Ont., à la station		1	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. urbain; négligence.
17741	9437·941	4 oct.	8·25 a.	M.C.R.	Victoria Park, Ont., Clifton Hill	1		Sonnerie	Piéton	Double; a.d. urbain; négligence.
17742	27802·3	2 oct.	4·05 p.	T.H.&B.	Hamilton, Ont., rue Main E. et ave Gage		1	Gardien	Piéton	Simple; a.d. urbain; v. d'évit.
17757	26807·46	13 sept.	11·01 a.	C.P.R.	Wolseley, Sask., 1er passage à l'est	2		Sans prot.	Auto	Simple; a.d. rural; v. d'évit.; négligence.
17759	9437·104	29 sept.	7·05 p.	C.P.R.	Cooksville, Ont., rue Dundas	2		Sonnerie	Auto	Double; a.d. urbain; négligence.
17763	9437·804	13 sept.	11·19 a.	T.H.&B.	Brantford, Ont., 1er pass. à l'est, route Burford		1	Sans prot.	Camion	Simple; a.d. urbain; négligence.
17764	27802·14	16 sept.	10·00 p.	T.H.&B.	Fenwick Station, Ont., 1er passage à l'est	1		Sans prot.	Buggy	Simple; a.d. rural; négligence.
17766	27401·33	28 août	11·05 a.	C.P.R.	Woodstock, N.B., 2,6 milles au nord	1		Sans prot.	Auto	Simple; a.d. urbain; négligence.
17767	33229·19	5 août	6·43 a.	C.N.R.	Campbellton, N.-B., passage Fortin	1		Sonnerie	Auto	Simple; a.d. rural; v. d'évit.; négligence.
17769	27218·56	28 août	11·30 a.	C.N.R.	Brooklyn, N.-E., à la station		2	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. rural; édif.; t. élevé; négligence.
17772	33229·21	9 sept.	9·25 p.	C.N.R.	Woodstock, N.-B., route Houlton		3	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. urbain; négligence.
17778	27401·15	26 juillet	11·05 a.	C.P.R.	Milltown, N.-B., rue King		2	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. urbain; édif.; négligence.
17786	C. 4838	30 sept.	7·15 p.	C.P.R.	Blyth, Ont., mille 95·3, subdiv. H. & G.		1	Sonnerie	Auto	Simple; a.d. rural; négligence.
17787	26727·55	9 oct.	9·10 a.	C.P.R.	Toronto, Ont., rue Front		1	Sonnerie	Camion	Double: a.d. urbain; v. d'évit.; négligence.
17806	9437·528	9 oct.	7·40 p.	P.M.R.	Blenheim Station, Ont., route Gravel	1	1	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. rural; négligence.
17807	26727·187	12 oct.	11·28 a.	C.P.R.	Crumlin Station, Ont., 1·8 milles à l'est	2		Sans prot.	Auto	Simple; a.d. rural; négligence.
17808	26711·182	8 sept.	2·40 p.	C.N.R.	Frankford, Ont., passage Prentice		2	Sans prot.	Camion	Simple; a.d. urbain; édif.; arbres.
17810	26711·181	15 sept.	3·55 p.	C.N.R.	Smithfield, Ont., Passage à la fromagerie	1		Sans prot.	Auto	Simple; a.d. rural; édif.
17811	26765·187	9 oct.	10·10 p.	C.N.R.	Lindsay, Ont., rue Lindsay		2	Gardien	Auto	Simple; a.d. urbain; édif.; négligence.
17812	29690·13	30 sept.	7·40 p.	G.R.R.	Kitchener, Ont., rue Theresa		2	Sans prot.	Camion	Simple; a.d. urbain; arbres.
17813	26765·205	24 sept.	6·37 p.	C.N.R.	Lancaster, Ont., rue Main		1	Sonnerie	Auto	Double; a.d. urbain; édif.
17814	26727·31	17 oct.	4·25 p.	C.P.R.	Agincourt, Ont., rue Kennedy		1	Sans prot.	Auto	Double; a.d. rural; négligence.
17815	9437·217	21 oct.	0·15 a.	C.N.R.	Beeton, Ont., 1er passage au sud		1	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. rural; négligence.
17817	33229·20	28 sept.	10·45 a.	C.N.R.	Doucett's Crossing, mille 121, subdiv. Bathurst	2	2	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. rural; négligence.
17818	26744·35	16 oct.	15·23 k.	C.N.R.	Sifton, Man., 1er passage à l'ouest		1	Sans prot.	Piéton	Simple; a.d. rural; clôt. de pl.
17709	18903·151	19 août	9·55 k.	E.D.& B.C.	Alcomdale, Alta, 1er passage au nord-ouest		1	Sans prot.	Auto	Simple; oblique; rural; arbres; négligence.
17760	26711·180	14 sept.	4·03 p.	C.N.R.	Harrison, Ont., au nord de	1	1	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. rural; voie d'évit.; négligence.
17820	33229·23	28 sept.	11·55 p.	C.N.R.	Charlo, N.-B., 1er passage au nord		2	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. urbain; négligence.
17822	26711·183	13 oct.	3·55 p.	C.N.R.	Parry Sound, Ont., rue Cascade	1	2	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. urbain; arbres.
17828	27467·51	21 oct.	14·09 k.	C.N.R.	Lloydminster Station, Alta., 2e passage à l'est		1	Sans prot.	Buggy	Simple; a.d. urbain; voie d'évit.
17829	27218·57	2 oct.	5·20 p.	C.N.R.	Chester, N.-E., 1er passage à l'est	3		Sans prot.	Auto	Simple; a.d. rural; négligence.
17833	27156·98	19 oct.	1·24 p.	C.P.R.	St. Clet, Station, P.Q., 1er passage à l'est	2		Sans prot.	Auto	Double; a.d. rural; édif.; négligence.
17841	27467·50	3 oct.	12·30 k.	C.N.R.	Saskatoon, Sas., rue Taylor		1	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. urbain; négligence.
17853	26782·19	26 oct.	10·05 a.	C.N.R.	Pointe aux Trembles, P.Q., ave Broadway		4	Sans prot.	Camion	Simple; a.d. urbain; voie d'évit.
17857	9437·430	16 oct.	8·10 p.	C.N.R.	Ridgeway, Ont., rue Ridge		9	Sonnerie	Auto	Simple; a.d. urbain; édif.; négligence.
17858	26711·153	26 oct.	8·00 a.	C.N.R.	Guelph Junction, Ont., passage Kitchener		3	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. rural; négligence.
17860	26727·188	27 oct.	2·25 p.	C.P.R.	Milton Station, Ont., 1er passage à l'est	3	1	Sans prot.	Auto	Double; a.d. rural; voie d'évit.
17861	26727·189	14 nov.	11·50 a	C.P.R.	Cobden, Ont., rue main	4	1	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. urbain; édif.; v. d'évit.
17862	27156·99	14 oct.	5·00 p.	C.P.R.	Rock Forest, P.Q., 2·3 milles à l'est	2	3	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. rural; négligence.
17863	26727·186	17 sept.	5·05 p.	C.P.R.	Brigham, P.Q., au sud de la station		1	Sans prot.	Buggy	Simple; a.d. rural; négligence.

17865	27156·47	14 sept.	5·23 p.	C.P.R.	Megantic Station, P.Q., à l'ouest de		1	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. urbain; édif.
17870	9437·760	19 sept.	12·25 a.	C.P.R.	Campbellville, Ont., route Guelph		2	Sonnerie	Auto	Simple; a.d. urbain; v. d'évit.; négligence.
17871	26727·190	30 oct.	12·25 p.	C.P.R.	Lisgar, Ont., 1·2 mille à l'est		1	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. rural; arbres; négligence.
17877	30213·3	16 oct.	16·25 k.	C.N.R.	Colwood Station, C.-B., 1er passage à l'est		1	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. rural; arbres; négligence.
17878	26752·8	13 oct.	22·10 k.	E. & N.	Wellington, C.-B., route Wellington		1	Sans prot.	Auto	Simple; urbain; négligence.
17885	26727·114	22 oct.	2·55 p.	C.P.B.	Wingham Station, Ont., 1·3 mille à l'est		1	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. rural; négligence.
17898	26842·58	5 nov.	7·50 p.	M.C.R.	Air Line Crossing, Ont., 1er passage à l'ouest		1	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. rural; négligence.
17899	20722	12 nov.	2·45 p.	C.P.R.	Chatham, Ont., rue West	1		Sans prot.	Auto	Simple; a.d. urbain; édif.; négligence.
17902	26842·59	12 nov.	10·30 a.	M.C.R.	Essex, Ont., ave Wilson		1	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. urbain; négligence.
17903	27467·52	12 nov.	8·42 k.	C.N.R.	Dalmeny, Sask., à l'est de la station		2	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. rural; négligence.
17909	26782·67	14 nov.	10·20 p.	C.N.R.	Joliette, P.Q., passage Standard Lime	1		Sans prot.	Auto	Simple; a.d. urbain; négligence.
17910	12921·148	25 oct.	15·15 k.	C.N.R.	Alsask Station, Sask., 1er passage à l'est		1	Sans prot.	Camion	Simple; a.d. rural; v. d'évit.; négligence.
17911	C. 1460	16 nov.	4·18 p.	M.C.R.	Tilbury, Ont., rue Queen	1		Gardien	Piéton	Double; a.d. urbain; édif.; négligence.
17916	30424·12	3 nov.	4·23 p.	L.&P.S.	Westminster Crossing, Stop. No. 4, Ont.		1	Sans prot.	Camion	Simple; a.d. rural; négligence.
17917	26765·95	1 nov.	4·30 p.	C.N.R.	Woodstock, Ont., route Ingersoll		2	Sonnerie	Auto	Double; oblique; urbain; arbres; négligence.
17918	9437·1281	9 oct.	1·15 a	C.N.R.	London, Ont., rue Adelaide		1	Sans prot.	Auto	Double; a.d. urbain; édif.; négligence.
17919	9437·1177	13 nov.	18·58 k.	C.P.R.	Calgary, Alta., 8e rue		1	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. urbain; négligence.
17924	9437·1098	27 oct.	7·35 p.	C.N.R.	Ford City, Ont., route Pillette	1		Sans prot.	Auto	Double; a.d. urbain; édif.; négligence.
17931	7086	22 nov.	8·40 p.	C.N.R.	Tecumseh, Ont., passage à l'ouest de		2	Sonnerie	Auto	Double; a.d. urbain; négligence.
17933	26711·184	24 oct.	7·15 p.	C.N.R.	Niagara Falls, Ont., route Hamilton		2	Sans prot.	Auto	Double; a.d. rural; négligence.
17935	20075	20 oct.	19·35 k.	C.P.R.	Fort William, Ont., rue Duncan		2	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. urbain; v. d'évit.; négligence.
17936	26782·87	5 nov.	1·35 p.	C.N.R.	L'Islet, P.Q., 1er passage à l'est		1	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. rural; édif.; négligence.
17938	26807·41	15 oct.	17·50 k.	C.P.R.	Regina, Sask., rue Winnipeg		1	Sans prot.	Auto	Double; a.d. urbain; édif.; négligence.
17944	26782·88	24 oct.	12·05 p.	C.N.R.	St. Pascal, P.Q., 1er passage à l'ouest.. de la station		1	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. rural; édif.; v. d'évit.; négligence.
17948	26711·185	1 nov.	5·00 p.	C.N.R.	Owen Sound, Ont., 14e rue		1	Sans prot.	Camion	Simple; a.d. urbain; édif.; v. d'évit.; négl.
17950	26711·87	2 oct.	2·30 p.	C.N.R.	Lindsay, Ont., rue Durham		1	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. urbain; édif.; négligence.
17951	35012	11 nov.	7·20 a.	O.R.	Oshawa, Ont., ave Olive		1	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. urbain; édif.; négligence.
17953	12924·56	8 nov.	11·30 k.	C.N.R.	Camrose, Alta, 200 pieds au nord de la station		3	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. urbain; station.
17954	26786·23	16 nov.	16·50 k.	C.N.R.	Edmonton, Alta., 118e ave et 121e rue		1	Sans prot.	Auto	Double; a.d. urbain; v. d'évit.; négligence.
17956	26711·185	25 nov.	5·08 p.	C.N.R.	Kilworthy, Ont., 1 mille au nord de la station	1		Sans prot.	Auto	Simple; a.d. rural; stn.; t. élevé.
17957	257	23 nov.	8·35 a.	C.N.R.	Woodstock, Ont., rue Dundas		2	Sans prot.	Camion	Double; a.d. urbain; édif.
17958	3878·45	13 nov.	3·57 p.	C.N.R.	Tyrone, Ont., route Scugog		1	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. rural; t. élevé; négligence.
17971	16419·39	10 déc.	3·58 p.	C.N.R.	Ottawa, Ont., rue LeBreton	1		Sonnerie	Piéton	Simple; a.d. urbain; négligence.
17972	26842·60	29 nov.	10·31 p.	M.C.R.	Villa Nova, Ont., 1er passage à l'est	1		Sans prot.	Camion	Double; a.d. rural; station; négligence.
17973	9437·1120	3 déc.	10·25 a.	P.M.R.	Chatham, Ont., ave Grand		1	Sonnerie	Auto	Double; a.d. urbain; édif.; négligence.
17974	26842·12	27 nov.	3·03 p.	M.C.R.	Maidstone, Ont. à l'est de la station		3	Sonnerie	Auto	Double; a.d. urbain; négligence.
17982	26705·71	27 nov.	8·30 p.	C.N.R.	Kitchener, Ont., rue Lancaster	1	2	Sonnerie	Auto	Double; a.d. urbain; édif.
17990	26727·106	30 oct.	1·40 k.	C.P.R.	Keewatin, Ont., 1er passage ouest de la station		7	Sans prot.	Auto	Double; a.d. urbain; négligence.
17992	26711·187	30 nov.	9·48 a.	C.N.R.	Malton Station, Ont., 1er passage à l'est		2	Sans prot.	Camion	Simple; a.d. rural; négligence.
17994	9437·186	26 nov.	9·55 a.	C.P.R.	Guelph, Ont., route Allan		1	Sonnerie	Auto	Simple; a.d. urbain; négligence.
17995	27811·34	2 déc.	1·40 k.	C.P.R.	Okotoks, Alta., au sud de la station		1	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. urbain; v. d'évit.; négligence.
17997	27811·33	13 déc.	11·35 k.	C.P.R.	Millett, Alta., 2e passage au sud	1		Sans prot.	Auto	Simple; a.d. rural; négligence.
17998	26782·65	11 nov.	10·33 p.	C.N.R.	Barrington, P.Q., 1er passage à l'est		1	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. rural; négligence.
17999	26782·89	16 nov.	3·10 a.	C.N.R.	St. Cyrille, P.Q., 2 milles à l'ouest	1		Sans prot.	Wagon	Simple; a.d. rural; négligence.
18000	26782·90	7 déc.	3·51 p.	C.N.R.	St. Leonard Station, P.Q., à l'ouest de	2		Sans prot.	Wagon	Simple; a.d. rural; négligence.
18007	28009	29 nov.	4·13 p.	C.P.R.	Québec, P.Q., rue Dorchester	1	3	Barrières	Auto	Simple; a.d. urbain; édif.; négligence.

EXPLICATION DES ABRÉVIATIONS

Sans prot.....Sans protection
Simple.....Voie simple.
Double.....Voie double.
a.d.....Angle droit.
édif.....Edifices cachant la vue.
v. d'évit.....Voies d'évitement.
Stn.....Station.
t. élevé.....Terrain élévé.
clô. de pl.....Clôture de planches.
négl.....Négligence.

N° 10.—ETAT montrant les accidents survenus aux employés alors qu'ils travaillaient sur ou au-dessous des locomotives, lesquels ont fait l'objet d'enquêtes durant les douze mois clos le 31 décembre 1926

Dossier d'enquête	Date	de fer	Endroit	Observations	T.	B.
16823	11 déc.	C.P.R.	Ayr, Ont	Est tombé du chasse-pierres de locomotive	.....	1
16831	18 oct.	C.P.R.	Cathmar Tunnel, C.B	Retour de flamme de locomotive	.....	1
16832	21 déc.	C.N.R.	Subdivision Kowkash, mille 27, Ont	Bris de l'axe moteur	1	.....
16836	23 nov.	C.P.R.	Subdivision Arcola, mille 94, Sask	La valve du boyau éjecteur s'est ouverte	.....	1
16842	1 nov.	C.P.R.	Subdivision Fernie, mille 92, C.B	Est tombé entre la locomotive et le tender quand ils se désaccouplèrent	.....	1
16901	28 déc.	C.N.R.	Camden East, Ont., un demi mille à l'ouest	Le raccord du tuyau de prise vapeur et du com. à air s'est brisé	.....	1
16905	25 nov.	C.P.R.	Plum Coulee, Man	La barre à secouer les grilles a glissé	.....	1
16923	17 déc.	C.P.R.	Hillcrest, Alta	L'eau provenant du boyau éjecteur lui ébouillanta le pied	.....	1
16940	15 déc.	C.N.R.	Jacquet River, N.-B	En secouant les grilles la barre a glissé	.....	1
16941	16 janv.	C.N.R.	Moncton, N.-B., rotonde	La jauge d'eau s'est brisée	.....	1
16942	25 déc.	C.P.R.	Kenora, Ont., parc	En inspectant locomotive, fut frappé par locom. sur la voie voisine	.....	1
16944	29 déc.	C.N.R.	Newcastle, N.-B., rotonde	Fut pris entre le tender le levier d'une plaque tournante	.....	1
16954	28 déc.	C.N.R.	Larson, Ont	En secouant les grilles	.....	1
16955	4 janv.	C.N.R.	Moose Jaw, Sask	La jauge d'eau s'est brisée	.....	1
17010	24 janv.	C.P.R.	Stephen, C.B	A glissé en descendant de la locomotive	1	.....
17012	26 janv.	C.N.R.	St. Louis, P.Q., réservoir d'eau	A glissé en vidant le cendrier, se blessant au doigt	.....	1
17036	10 mars	C.P.R.	Pembroke, Ont., parc	Frappé par un wagon en se penchant hors de la fenêtre de l'abri	.....	1
17049	17 fév.	C.N.R.	Rinfret, P.Q	La jauge d'eau s'est brisée	.....	1
17065	22 mars	C.N.R.	Mimico, Ont., rotonde	Fut pris entre la montoire et l'encadrement de la porte	.....	1
17068	10 mars	C.N.R.	Sussex, N.-B., parc	Renversé du tablier de la locomotive par la neige profonde	.....	1
17070	28 fév.	C.N.R.	Meadow, N.-E	Eut le doigt écrasé dans l'engrenage du ringard mécanique	.....	1
17076	6 mars	C.N.R.	Grosse Isle, Man	A glissé en descendant d'une locomotive en mouvement	.....	1
17077	7 mars	C.P.R.	Franklin, Man	Est tombé de la locomotive en s'installant dans la fenêtre de l'abri	.....	1
17098	5 avril	C.N.R.	South Devon, N.-B., rotonde	A glissé et est tombé en huilant la locomotive	.....	1
17099	29 mars	C.N.R.	Subdivision Caraquet, N.-B., mille 4	Renversé sur la chaudière quand la locom. dev. bloquée par la neige	.....	1
17137	25 mars	C.P.R.	Windsor, Ont., parc	Fut pris entre le haut de l'abri et le tender dans une courbe	.....	1
17168	1 avril	C.P.R.	Broadview, Sask	Se frappa contre le quai du dépôt de charbon alors qu'étant sur le tender	.....	1
17197	11 mai	C.P.R.	Schreiber, Ont	Est tombé de la locomotive en nettoyant la fenêtre de l'abri	.....	1
17203	27 avril	C.N.R.	Sackville, N.-B	Est tombé en montant sur le tender	.....	1
17223	14 mai	C.N.R.	Grog Brook Dam, N.-B	Est tombé de la locomotive en réparant le sifflet	.....	1
17243	13 avril	C.N.R.	St. Nicholas, P.Q	La locomotive avança pendant qu'il vidait le cendrier	.....	1
17262	17 mai	C.P.R.	Still River, Ont	A glissé en descendant du tender	.....	1
17286	31 mai	C.N.R.	Nakina cour, Ont	Se frappa le coude contre l'abri en changeant la marche de la locomotive	.....	1
17330	13 juin	C.P.R.	Entre Field et Cathedral, C.B	Reçut du sable chaud au visage en sablant les tuyaux de fumée	.....	1
17334	10 juin	C.N.R.	Moncton, N.-B., rotonde	Se heurta contre le bout du tuyau à huile	.....	1
17344	12 mai	C.N.R.	South Durham, P.Q	La barre à secouer les grilles a glissé	.....	1
17345	26 avril	c.N.R.	Levis, P.Q	Fut ébouillanté par le boyau éjecteur	.....	1
17426	10 juil.	C.P.R.	High Water Station, P.Q	Sauta de la locomotive en apercevant un wagon en avant	.....	1
17459	26 juil.	C.N.R.	Exeter, Ont	L'accoudoir se brisa quand il se pencha hors de la fenêtre de l'abri	.....	1
17462	26 juil.	C.N.R.	Wainwright, Alta	Se frappa la tête contre le dépôt de charbon en huilant la cloche	.....	1

17463	19 juin	C.P.R.	Field, C.B.	Frappé par un tuyau sur la tourneplaque en mesurant l'huile	.....	1
17468	9 juil.	C.N.R.	Carmel Station, P.Q.	Se frappa la tête sur wagon en se penchant en dehors de la fen. de l'abri.	1	.....
17471	1 juil.	C.N.R.	St. Jerôme, P.Q.	A glissé et est tombé en descendant de la locomotive	.....	1
17601	28 juin	C.N.R.	Beechy, Sask.	A glissé et est tombé en descendant de la locomotive	.....	1
17611	10 août	C.N.R.	St. Rosalie, P.Q.	Est tombé de la locom. en ajustant l'appareil à manœuvrer la cloche	.....	1
17614	14 août	C.P.R.	St. Jean, P.Q.	Est tombé du tender en remplissant le réservoir d'eau	.....	1
17615	24 août	C.N.R.	Soulanges, P. Q., Pont-lévis du canal	Frappé par le mât de pavillon d'un bateau dépassant le niveau du pont	.....	1
17673	31 août	C.P.R.	High River, Alta.	Se frappa la tête sur la barrière de la coulisse de déchargement	.....	1
17681	20 sept.	C.N.R.	Ochre River, Man.	Ebouillanté lorsque la tuyau de prise de vapeur éclata par suite de la disjonction de la bielle d'accouplement	.....	1
17661	30 sept.	M.C.R.	Queenston, Ont., Passage Fisher	Renversé de sur la locomotive par le mouvement du tablier	.....	1
17893	17 oct.	C.N.R.	Tionaga, Ont.	La barre à secouer les grilles a glissé	.....	1
17894	1 nov.	C.N.R.	Missonaga, Ont.	La barre à secouer les grilles a glissé	.....	1
17895	28 oct.	C.N.R.	Longlac, Ont.	La barre à secouer les grilles a glissé	.....	1
17913	18 sept.	C.N.R.	Drumheller, Alta.	Fut pris entre le toît de l'abri et le tender	.....	1
17915	3 nov.	C.N.R.	Edmonton, Alta., Parc Calder	Frappé par ringard lequel s'accrocha à un wagon laissé à un point dangereux d'un croisement de voie	.....	1
17920	29 oct	C.P.R.	MacDonald, Man.	Tomba en montant sur locomotive celle-ci passant sur lui	.....	1
17934	20 nov.	C.P.R.	Milk River, Alta.	A glissé et est tombé en montant sur tender	.....	1
17976	19 nov.	C.N.R.	Washago, Ont.	Ebouillanté en vidant le cendrier	.....	1
17981	20 nov.	C.N.R.	Millidge, Ont.	Ebouillanté lorsqu'un rivet au manchon de la porte du foyer se brisa	.....	1
17989	13 nov.	C.P.R.	Arcola, Sask., parc	A glissé sur le tablier et est tombé	.....	1
18004	24 nov.	C.P.R.	Minnedosa, Man., parc	Est tombé de la passerelle en changeant les signaux	.....	1
18010	20 nov.	C.P.R.	Carberry Subdivision, mille 121·8, Man.	Est tombé de la passerelle sur locomotive	.....	1
18011	14 nov.	C.P.R.	Moose Jaw, Sask.	Est tombé de l'avant de la locomotive	.....	1
					3	62

N° 11.—ETAT indiquant le nombre des accidents survenus aux passages à niveau, avec le nombre total des personnes tuées et blessées, par province et par chemin de fer, pour l'année terminée le 31 décembre 1926

—	Nouvelle-Ecosse			Nouveau-Brunswick			Québec			Ontario			Manitoba			Sask-atchewan			Alberta			Colombie britannique			Total		
	Acc.	T.	B.	Acc.	T.	B.	Acc.	T.	B.	Acc.	T.	B.	Acc.	T.	B.	Acc.	T.	B.	Acc.	T.	B.	Acc.	T.	B.	Acc.	T.	B.
Chemins de fer nationaux du Canada	7	7	10	7	3	10	31	17	32	91	34	123	7	2	15	8	2	9	6	....	9	2	....	2	159	65	210
Pacifique-Canadien	....	....	....	3	1	3	13	10	15	41	24	50	3	4	3	8	4	13	8	2	9	6	....	12	82	45	105
Pere Marquette	....	....	....	....	....	....	....	....	....	5	1	6	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	5	1	6
Brantford & Hamilton Electric	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	.....	1
Dominion Atlantic	2	1	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	1	1
Toronto, Hamilton & Buffalo	....	....	....	....	....	....	....	....	....	5	1	4	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	5	1	4
Great Northern	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	4	1	3	4	1	3
Windsor Essex & Lake Shore	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	2	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	.....	2
Quebec Railway Light & Power	....	....	....	....	....	....	1	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	1	.....
British Columbia Electric	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	2	....	2	2	.....
Oshawa Railway	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	.....	1
Algoma Central	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	.....	1
Edmonton Dunvegan & B. C.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1	....	....	....	1	.....	1
Esquimalt & Nanaimo	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	....	2	2	.....	2
London & Port Stanley	....	....	....	....	....	....	....	....	....	8	....	9	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	8	.....	9
Grand River	....	....	....	....	....	....	....	....	....	3	1	3	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	3	1	3
Lake Erie & Northern	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	.....	1
New York Central	....	....	....	....	....	....	1	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	1	.....
Kettle Valley	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1	1	.....	1
Hamilton Radial Electric	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	.....	1
Michigan Central	....	....	....	....	....	....	....	....	....	18	10	18	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	18	10	18
	9	8	11	10	4	13	46	29	47	177	71	220	10	6	18	16	6	22	15	2	19	17	3	20	300	129	370

N° 12.—ETAT faisant voir les passages à niveau où il a été établi une protection et la nature de cette protection, durant la période de douze mois terminée le 31 décembre 1926

N° du dossier	N° de l'ordonnance	Emplacement du passage à niveau	Chemin de fer	Nature de la protection
27073-3	.....	Avenue Gore, Vancouver, C.B.	C.P.R.	Signal lumineux installé.
16589-3	.....	Rue Jeanne d'Arc, Montréal, P.Q.	C.N.R.	Clôture de planches remplacée par clôture métallique; les wagons doivent être éloignés de 10 pieds
9437-1164	37099	Passage M. 8-9, St. John Sd., Martinon, N.-B.	C.P.R.	Abatage des arbres et broussailles.
26727-162	37201	Ave. Carling, Ottawa, Ont.	C.P.R.	Installation de sonnerie et de pendule avertisseur.
2785	37203	Rue Reid, Peterboro, Ont.	C.N.R.	Installation de sonnerie et de pendule avertisseur.
26711-122	37223	Rue Forrest, Parry Sound, Ont.	C.N.R.	Installation de poteaux avec sirène à 40 perches du passage à niveau.
27156-86	37226	Passage immédiatement au sud de la station Abercorn, P.Q.	C.P.R.	Limitation de vitesse maintenue pour trains allant vers le sud.
9437-1154	37257	Deuxième passage public à environ 1 mille à l'est de Burlington. Ont.	C.N.R.	Enlèvement des arbres.
27156-40	.....	Rue Marie de l'Incarnation, Québec, P.Q.	C.P.R.	Eloignement des wagons de 50 pieds du chemin, côté est
14925	37258	Premier passage à l'est de Coleman, Alta.	C.P.R.	Limitation de vitesse pour le trafic dirigé vers l'est.
26727-166	37259	Passage à environ 2 milles au sud de Godfrey station, Ont.	C.P.R.	La profondeur de la tranchée diminuée de deux pieds.
26765-216	37263	Rue Main, Cainsville, Ont.	C.N.R.	Enlèvement des arbres et buissons.
26727-190	.....	Passage ½ mille à l'est de Lisgar, Ont.	C.P.R.	Enlèvement des broussailles.
27218-27	.....	Route King, Sydney, N.-E.	C.N.R.	Enseigne enlevée.
26711-139	.....	Deuxième passage à l'ouest de Crescent Beach, Ont.	C.N.R.	Enlèvement des broussailles..
27066-12	.....	Rue Wilson et Stirton, Hamilton, Ont.	H.E.R.	Installation d'une enseigne de passage.
26782-55	.....	Rue St.-James, Ville St.-Pierre, P.Q.	C.N.R.	Limite de vitesse maintenue à 10 milles à l'heure.
27073-27	37268	Passage McNair, Mille 0-8 embranchement Port Moody, C.B.	C.P.R.	Enlèvement des arbustes et de petites constructions.
26842-47	.....	Rue Main, Inwood, Ont.	M.C.R.	Les wagons laissés sur la voie d'évitement tenus à distance du chemin.
27401-15	.....	Rue King, Milton, N.-B.	C.P.R.	Limite de vitesse réduite de 10 à 6 milles à l'heure.
31578	37269	Passage au quai du gouvernement, Ioco, C.B.	C.P.R.	Enlèvement des arbustes.
26711-138	37277	Route Montréal-Ottawa, à l'ouest de Rockland, Ont.	C.N.R.	Enlèvement des arbres et broussailes; installation d'un poteau additionnel avec sirène.
26782-44	37280	Passage à LaSuette, P.Q.	C.N.R.	Installation de sonnerie et de pendule avertisseur.
26727-45	27299	Rue Thames, Ingersoll, Ont.	C.P.R.	Manœuvres d'aiguillage signalées lorsque les barrières ne fonctionnent pas.
26782-70	37337	Premier passage public au nord de Metabetchouan, P.Q.	C.N.R.	Limitation de vitesse pour le trafic dirigé vers le sud.
26727-165	37352	Rue Canning, Islington, Ont.	C.P.R.	Enlèvement de 150 pieds de voie de service; pile de bois abaissée.
30213-7	37267	Passage près Cheam View, C.B., mille 56-5 Yale, Sd.	C.N.R.	Abatage de broussailles; madriers posés au passage et, poteau avec sirène installé.
20722	.....	Rue West, Chatham, Ont.	C.P.R.	Manœuvres d'aiguillage devant être signalées par l'un du personnel du train.
3025	37378	Route Pembina, Winnipeg Terminals, Man.	C.N.R.	Signaux avertisseurs installés à distance.

N° 12.—ETAT faisant voir les passages à niveau où il a été établi une protection et la nature de cette protection, durant la période de douze mois terminée le 31 décembre 1926—*Suite*

N° du dossier	N° de l'ordonnance	Emplacement du passage à niveau	Chemin de fer	Nature de la protection
30758	37380	Rue Braid, Suburban New Westminster, C.B.	C.P.R.	Arbustes abattus.
27156-95	.....	Deuxième passage à l'est de Racey station, P.Q.	C.P.R.	Arbres élagués.
32886	37478	Route Scarlett, Township de York, Ont.	C.N.R.	Signaux avertisseurs installés à distance.
9437-990	37516	Route Douglas, ¼ mille au sud de Renfrew Jct., Ont.	C.P.R.	Poteaux additionels avec sirène installés à 40 perches du passage.
6506	37520	Premier passage public à l'est de Maxville Stn, Ont.	C.N.R.	Pendule avertisseur ajouté à la sonnerie déjà instlalée
27231-10	37527	Rue Cunninghem, Thorold, Ont.	N. St. C. & T.	Wagons éloignés de 50 pieds du chemin.
28300-12	37538	Rue Church, Digby, N.-E.	D.A.R.	Limite de vitesse de 10 milles à l'heure.
9437-559	.....	Passage de Cataraqui, 4 milles à l'ouest de Kingston Jct., Ont.	C.N.R.	Saules et autres arbres abattus.
27156-2	.....	Ave. Elmhurst, Montréal, P.Q.	C.P.R.	Signaux avertisseurs installés à distance.
27218-39	37597	Deuxième passage public au sud de Mahone Jct., N.-E.	C.N.R.	Limite de vitesse de 10 milles à l'heure.
33229-20	.....	Passage Doucett, M. 121-2. v. d'évit. Bathurst, N.-B.	C.N.R.	Installation d'une enseigne de passage.
26711-152	37600	Rue Main, Sleemams, Ont.	C.N.R.	Abatage des broussailles.
1774	37602	Rue Erie, Leamington, Ont.	P.M.R.	Pendule avertisseur ajouté à la sonnerie déjà installée; manœuvres d'aiguillage devant être signalées.
26782-72	37603	Premier passage à l'ouest de Ayrness, P.Q.	C.N.R.	Barrière automatique Dominion installée à titre d'essai.
26765-190	37618	Rue Rochester, Ottawa, Ont.	C.N.R.	Pendule avertisseur ajouté à la sonnerie déjà installée.
26765-190	37618	Rue Booth, Ottawa, Ont.	C.N.R.	Pendule avertisseur ajouté à la sonnerie déjà installée.
26765-190	37618	Rue Lebreton, Ottawa, Ont.	C.N.R.	Pendule avertisseur ajouté à la sonnerie déjà installée.
9437-1281	37620	Rue Adelaide, London, Ont.	C.N.R.	Manœuvres d'aiguillage au passage à niveau devant être signalées; la vitesse des locomotives légères devant être telle qu'il soit possible d'arrêter lorsque nécessaire pour éviter un accident.
9437-959	37624	Passage 150 pds à l'ouest de la station St.-Hilaire, P.Q.	C.N.R.	Pendule avertisseur ajouté à la sonnerie déjà installée.
27218-44	.....	Rue Falmouth, Sydney, N.-E.	C.N.R.	Enseigne de passage installée.
25493-1	.....	Ave. Eastern, Toronto, Ont.	C.N.R.	Service de gardien de 7.00 a.m. à 7.00 p.m. étendu à service de jour et de nuit.
27073-32	.....	Rue Barnard, Vernon, C.-B.	C.P.R.	Installation d'une lampe à 600 forces de bougie.
24540-5	.....	Passage au sud de Chemainus River Bridge, C.-B.	E. & M.	Broussailles abattues.
9437-192	37643	Premier passage à l'ouest de Rockwood station, Ont.	C.N.R.	Installation d'une enseigne de passage.
26744-40	.....	Rue Harrow, Winnipeg, Man.	C.N.R.	Wagons devront rester à 80 pieds de chaque côté du passage.
9437-931	.....	Passage de Clifton Hill, Niagara Falls, Ont.	M.C.R.	Enseigne de passage à niveau installée.
3827	.....	Route Selby immédiatement à l'ouest de Napanee Station, Ont.	C.N.R.	Wagons devront rester éloignés de 200 pieds sur la voie de service et de 100 (pieds sur la voie principale.
16645-14-1	37654	Premier passage à l'ouest de Lemsford, Alta.	C.P.R.	Clôture démolie.
30424-11	.....	Passage, 2½ milles au sud de London, Ont.	L. & P.S.	Régalage du chemin et des approches.
9437-341	37664	Passage à M. 4-8, v. d'évit. de Carleton Place, station de Brittania, Ont.	C.P.R.	Pendule avertisseur ajouté à la sonnerie déjà installée: sonnerie portée à l'angle nord-ouest du passage.
26765-72	.....	Rue Queen, Kitchener, Ont.	C.N.R.	Enseigne de passage à niveau installée.
26782-73	37704	Passage à mille 91-34, v. d'évit. de Matapedia, Padoue, P.Q.	C.N.R.	Sonnerie et pendule avertisseur installés.

33229·16	37715	Rue York, Fredericton, N.-B	C.N.R.	Sonnerie et pendule avertisseur installée.
27467·51	.....	Deuxième passage à l'est (rue Broad) de Lloydminster, Sask	C.N.R.	Limite de vitesse de 10 milles à l'heure.
26727·31	.....	Route Kennedy, 1 mille à l'ouest de station d'aAgincurt, Ont	C.P.R.	Signaux avertisseurs installés à distance.
33229·15	37716	Rue George, Fredericton, N.-B	C.N.R.	Sonnerie et pendule avertisseur installés.
30213·6	.....	Passage, M. 24-4, v. d'évit. Cowichan, près Saseenos, C.-B	C.N.R.	Régalage des approches.
33229·17	37717	Rue Charlotte, Fredericton, N.-B	C.N.R.	Sonnerie et pendule avertisseur installés.
27156·3	37719	Boulevard Gouin, Montreéal, P.Q	C.P.R.	Protection au moyen de barrières du 1er mai au 31 oct. incl.; sonneries du 1er nov. au 30 avril incl.; vitesse limitée à 10 milles à l'heure du 1er nov. au 30 avril incl.
26765·240	37742	Premier passage public à l'ouest de Scarboro Jct., Ont	C.N.R.	Wagons tenus éloignés afin de ne pas cacher la vue.
27156·86	37822	Passage immédiatement au sud de la station Abercorn, P.Q	C.P.R.	Poteau additionnel avec sirène installé à 40 perches au nord du passage.
27218·45	.....	Rue Prince, Sydney, N.-E	C.N.R.	Protection au moyen de barrières antérieurement de 7.00 a.m. à 5.00 p.m. étendue de 6.00 a.m. à 10.30 p.m.
26711·165	.....	Rue Balaclava, St-Thomas, Ont	C.N.R.	Wagons éloignés de 40 pieds du passage.
9437·369	37830	Premier passage à l'est de Corith, Ont	C.N.R.	Elagage des arbres; enlèvement des broussailles.
26842·50	37836	Passage aux bornes de la ville, 3 milles à l'est de Springfield	M.C.R.	Régalage des approches du côté sud.
26711·176	.....	Route Belleville, mil. 33-6, v. d'évit. Tweed, Ont	C.N.R.	Abatage des arbres et broussailles.
26765·1	.....	Rue Victoria, Iroquois, Ont	C.N.R.	Abatage des arbres.
9437·440	37838	Passage à l'est de Courtland Station, Ont	C.N.R.	Enseigne de passage à niveau installée.
27218·49	37866	Rue Cedar, Campbellton, N.-B	C.N.R.	Sonnerie et pendule avertisseur installés.
27802·11	37918	Route Wisner, à l'est du p.m. 56, Township Brantford, Cté Brant, Ont	T.H. & B.	Remblai enlevé; haie abattue.
27401·30	37966	Rue Gilbert, St. John, N.-B	C.N.R.	Enseigne de passage à niveau installée.
27218·53	38084	Deuxième passage public à l'est de Belleville, N.-E	C.N.R.	Broussailles abattues.
26711·170	.....	Passage à la station de Marding, Ont	C.N.R.	Le hangar aux outils des cantonniers transporté en ligne de la résidence du contremaître; Arbres abattus.
26711·172	.....	Passage à Erie Beach, Ont	C.N.R.	Régalage des approches.
31989·3	.....	Passage à mil. 12, Twin City, v. d'évit. de Lake Head	C.N.R.	Installation de poteaux avec sirène.
27401·31	38106	Passage de Sand Cove, Mil. 98, v. d'évit., St. John Ouest, N.-B.	C.P.R.	Abatage des broussailles.
9437·1246	38108	Route secondaire de McNiven, Station 7, Ont	B. & H.E.R.	Remblai enlevé.
26807·42	38134	Premier passage à l'est de Carmichael, Sask	C.P.R.	Régalage des approches.
2718·52	.....	Passage à la station de Afton, N.-E	C.N.R.	Sonnerie et pendule avertisseur installés.
26807·46	.....	Premier passage à l'est de Wolseley, Sask	C.P.R.	Poteau additionnel avec sirène installé; limite de vitesse de 10 milles à l'heure maintenue.
30051·2	38175	Route Kinross, Vancouver-sud, C.-B	B.C.E. Ry	Enlèvement des broussailles.
26765·87	38183	Deuxième passage au nord de Holland Landing, Ont	C.N.R.	Régalage des approches.
27073·34	.....	Passage à mille 93-25, v. d'évit. Thompson, C.-B	C.P.R.	Poteau additionel avec sirène installé.
30213·8	.....	Rue Lorne, Kamloops, C.-B	C.N.R.	Limite de vitesse de 10 milles à l'heure maintenue.
26727·168	.....	Passage Carter, 1 mille à l'est de Monkland, Ont	C.P.R.	Arbres abattus.
15243·7	.....	Rue St-Cléophas, Clermont, P.Q	Q.R.L. & R.	Limite de vitesse de 10 milles à l'heure maintenue.
9437·806	38191	Rue Ontario, Stratford, Ont	C.N.R.	Pendule avertisseur ajouté à sonnerie déjà installée.
9437·846	38218	Rue Erie, Stratford, Ont	C.N.R.	Pendule avertisseur ajouté à sonnerie déjà installée.
26711·175	.....	Troisième passage au sud de la station de New Lowell, Ont	C.N.R.	Régalage des approches; enseigne de passage peinturée.
3452·149	38280	Passage, mille 40-54 à l'ouest de North Bend, C.-B	C.P.R.	Sonnerie et pendule avertisseur installés.
26711·142	38300	Passage immédiatement à l'ouest de la station de Rivière Rouge, P.Q	C.N.R.	Station transportée à nouvel emplacement au sud de la voie; arbres élagués.

N° 12.—ETAT faisant voir les passages à niveau où il a été établi une protection et la nature de cette protection, durant la période de douze mois terminée le 31 décembre 1926—*Fin*

N° du dossier	N° de l'ordonnance	Emplacement du passage à niveau	Chemin de fer	Nature de la protection
27218-29	38313	Passage Gould, Amherst, N.-E.	C.N.R.	Clôture en bois remplacée par clôture métallique. Remblais enlevés.
26765-207	38348	Governor's Road, Mil. 84-38, v. d'évit. Dundas, Ont.	C.N.R.	Enlèvement des obstructions.
2226213	.....	Passage à mille 98-8, v. d'évit. Oshawa, Ont.	C.P.T.	Clôture en bois au nord de la voie remplacée par clôture métallique et par garde-neige mobile en hiver.
26711-173	.....	Premier passage à l'est de la station de Pipe Creek, Ont.	C.N.R.	Arbres abattus.
9437-1188	.....	Ave. Robinson, Winnipeg, Man.	C.P.R.	Broussailles enlevées.
30762-56	38353	Passage à mille 102, V. d'évit. Bredenbury, Langenburg, Sask.	C.P.R.	Limite de vitesse de 10 milles à l'heure pour tous les trains sauf les trains de voyageurs.
9437-552	38401	Rue Edgerton, London, Ont.	C.N.R.	Clôture de planches reculée; les manœuvres d'aiguillage doivent être signalées au passage à niveau.
24178	38413	Rue Provencher, St-Boniface, Man.	C.N.R.	Sonneries et pendules avertisseurs (2) installés pour suppléer au service d'un gardien; arbres élagués.
26782-61	38531	Rue Ste-Adèle, St-Jérôme, P.Q.	C.N.R.	Forge, arbres et autres obstructions enlevées.
26727-185	.....	Rue MacTavish, Fort William, Ont.	C.P.R.	Enseigne de passage à niveau installée.
28786-23	38588	Croisement de l'ave. 118 et de la 121e rue, Edmonton, Alta.	C.N.R.	Wagons éloignés de 250 pieds du chemin; poteau indicateur installé à cet effet.

N° 13.—ETAT indiquant le nombre par province des passages à niveau où la Commission a ordonné d'établir une protection, ainsi que la nature de cette protection, pour les douze mois terminés le 31 décembre 1926.

—	Ile du Prince-Edouard	Nouvelle-Ecosse	Nouveau-Brunswick	Québec	Ontario	Manitoba	Saskatchewan	Alberta	Colombie britannique	Total
Enlèvement des obstacles à la vue (arbres, talus, bâtiments, etc.)	.....	3	2	3	18	2	.....	.....	6	34
Maintien des wagons à distance	.....	.....	.....	2	5	1	.....	1	.....	9
Limite de vitesse maintenue	.....	2	1	5	.....	.....	3	1	1	13
Enseigne régulière de passage posée	.....	1	2	.....	5	.....	.....	.....	.....	8
Abords régalés suivant les règlements	.....	.....	.....	.....	5	.....	1	.....	1	7
Installation d'une sonnerie et d'un pendule avertisseur	.....	1	4	2	2	1	.....	.....	1	11
Sonnerie déjà posée supplémentée d'un pendule avertisseur	.....	.....	.....	1	8	.....	.....	.....	.....	9
Installation d'un signal lumineux	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	1
Clôture de bois remplacée par clôture en fil de fer	.....	1	.....	1	1	.....	.....	.....	.....	3
Installation de nouveaux poteaux avec sirène	.....	.....	.....	1	3	.....	1	.....	1	6
Mouvements d'aiguillage signalés	.....	.....	.....	.....	5	.....	.....	.....	.....	5
Voie industrielle enlevée	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	1
Pile de planches baissée	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	1
Installation d'une enseigne de passage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	1
Installation de poteaux avec sirène	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	1	2
Posage d'enseigne de préavertissement	.....	.....	.....	1	2	1	.....	.....	.....	4
Barrière automatique Dominion installée à l'essai	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	....	.....	1
Mouvements des locomotives marchant seules se fera à une vitesse permettant d'arrêter au besoin pour éviter les accidents	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	1
Gardien de 7 a.m. à 7 p.m. remplacé par gardien le jour et la nuit	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	1
Installation d'une lampe de 600 chandelles	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	1
Clôture enlevée	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	1
Sonnerie transportée à l'angle nord-ouest du passage	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	1
Barrière de protection du 1er mai au 31 octobre inclusivement	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	1
Sonnerie du 1er novembre au 30 avril inclusivement	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	1
Barrière de protection en fonction, non plus de 7 a.m. à 5 p.m. mais de 6 a.m. à 10.30 p.m.	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1
Enseigne de passage peinturée	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	1
Enseigne avertissant les employés de placer les wagons à la distance voulue	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	1
	.....	9	9	19	61	5	5	4	14	126

N° 14. —ETAT indiquant le nombre des personnes tuées ou blessées aux passages publics à niveau, pour chaque année finissant le 31 décembre, de 1922 à 1926 inclusivement.

Année	Barrière		Sonnerie		Gardien		Sans protection		Total	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
1922	2	10	5	16	1	9	58	202	66	237
1923	2	20	13	43	1	8	48	255	64	326
1924	11	15	10	47	.....	5	73	220	94	287
1925	1	14	9	50	1	7	65	318	76	389
1926	7	20	21	65	1	9	100	276	129	370
	23	79	58	221	4	38	344	1,271	429	1,609

N° 15.—ETAT indiquant le nombre et la nature des accidents survenus aux passages à niveau pour chaque année, finissant le 31 décembre, de 1922 à 1926 inclusivement.

—	Barrière						Gardien						Sonnerie						Sans protection						Total					
	1922	1923	1924	1925	1926	Total	1922	1923	1924	1925	1926	Total	1922	1923	1924	1925	1926	Total	1922	1923	1924	1925	1926	Total	1922	1923	1924	1925	1926	Total
Automobiles	2	6	2	7	10	27	2	5	3	3	5	18	10	21	30	32	39	132	95	125	133	168	181	702	109	157	168	210	235	879
Chevaux et voitures	....	3	1	....	1	5	2	1	1	1	....	5	6	7	4	3	7	27	38	38	31	24	21	152	46	49	37	28	29	189
Piétons	7	11	21	4	9	52	3	....	1	3	3	10	1	6	4	....	5	16	17	18	16	12	22	85	28	35	42	19	39	163
	9	20	24	11	20	84	7	6	5	7	8	33	17	34	38	35	51	175	150	181	180	204	224	939	183	241	247	257	303	1,231

Le chiffre total de 1,231 accidents comprend 429 personnes tuées et 1,609 blessées, comme l'indique l'état précédent.

N° 16.—ETAT indiquant le nombre, par province, des contrevenants tués ou blessés, sur chaque chemin de fer, en 1926.

—	Nouvelle-Ecosse		Nouveau-Brunswick		Québec		Ontario		Manitoba		Saskatchewan		Alberta		Colombie britannique		Total	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
National Canadien	3	3	3	5	11	14	30	31	8	2	.....	3	7	3	4	3	66	64
Pacifique Canadien	.....	.....	1	.....	10	6	13	8	4	4	3	6	5	9	5	11	41	44
Essex Terminal	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	.....
Esquimalt and Nanaimo	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	1	1	1
Niagara, St. Catharines and Toronto	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....
Napierville Junction	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....
Quebec Central	.....	.....	.....	.....	3	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3	.....
Grand River	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	1
Kettle Valley	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	1	.....
Dominion Atlantic	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....
Great Northern	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	1	1	1
Quebec, Montreal & Southern	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1
Montreal & Southern Counties	.....	.....	.....	.....	1	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	1
Michigan Central	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3	.....
	4	3	4	5	26	22	50	40	12	6	3	9	12	12	12	16	123	131

N° 17.—ETAT indiquant le nombre des personnes tuées ou blessées sur les divers chemins de fer sous la juridiction de la Commission, à partir du 1er avril 1917 jusqu'au 31 mars 1919, pour les neuf premiers mois terminés le 31 décembre 1919 et pour les années terminées le 31 décembre 1920, 1921, 1922, 1923, 1924, 1925 et 1926.

Année	Voyageurs		Employés		Autres		Total	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
1918	22	342	137	1,220	174	268	333	1,830
1919	28	202	117	1,344	119	267	264	1,813
1919—9 mois	4	274	91	951	128	277	223	1,502
1920	17	379	80	1,570	157	381	254	2,330
1921	4	240	91	1,344	148	344	243	1,928
1922	5	376	83	2,084	155	396	243	2,856
1923	15	558	122	2,542	158	497	295	3,597
1924	17	385	107	2,398	194	471	318	3,254
1925	6	354	76	2,008	190	593	272	2,955
1926	13	329	132	1,727	284	564	429	2,620
	131	3,439	1,036	17,188	1,707	4,058	2,874	24,685

N° 18.—Etat indiquant le nombre des personnes tuées ou blessées au cours des accidents les plus remarquables arrivés sur les divers chemins de fer soumis à la juridiction de la Commission, pour les années terminées les 31 décembre 1922, 1923, 1924, 1925 et 1926.

	1922		1923		1924		1925		1926		Total	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Déraillement	10	215	10	381	13	203	10	150	10	149	53	1,098
Tamp. par l'avant	.....	64	6	48	5	32	6	71	15	14	32	229
Tamp par l'arrière	3	30	6	87	1	35	3	36	6	40	19	228
Tamp. dans un parc	1	57	5	48	2	68	.....	31	4	57	12	261
Tamp. avec wagons, aiguille ouverte	.....	6	.....	7	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	14
Tamp. avec wag. immobiles sur la voie princ.	.....	5	1	2	.....	2	.....	5	.....	.....	1	14
Tamponn. à des traversées	.....	13	2	20	.....	1	.....	1	.....	1	2	36
Passage à niveau protégé	8	35	16	71	21	67	11	71	29	94	85	338
Passages à niveau sans protection	58	202	48	255	73	220	65	318	100	276	344	1,271
En ajustant les attelages, en attelant les wag. etc.	5	79	7	107	3	94	5	94	8	82	28	456
Piétons sur la voie ferrée	71	90	76	98	84	109	97	132	123	113	451	542
Wagonnets, vélo-moteurs frappés par train	10	38	5	38	6	27	9	24	20	30	50	157
Frappés par l'aiguille, etc	.....	42	1	32	.....	26	2	24	.....	25	3	149
Ecrasés entre des wagons et des bâtiments	2	16	.....	14	.....	15	1	13	1	9	4	67
Tombés en bas d'un tr. de voyageurs	1	13	5	16	5	22	2	15	4	7	17	73
Tombés du toit d'un wag	2	53	2	84	8	40	3	41	1	35	16	253
Tombés entre deux wag.	3	11	2	11	5	6	3	8	5	10	18	46
Descendus du train en mouvement	8	117	7	90	4	100	1	98	8	81	28	486
Ayant voulu monter dans un train en marche	1	62	5	63	3	65	2	88	6	78	17	356
Renversés par la locomotive ou des wagons	26	62	42	79	30	59	21	75	26	63	145	338
Explosion de la chaudière de la locomotive	.....	7	2	4	.....	12	.....	4	.....	3	2	30
	209	1,217	248	1,555	263	1,204	241	1,299	366	1,167	1,327	6,442

N° 19.—ETAT indiquant le nombre de wagons inspectés en 1926 et la nature des défectuosités.

Nom du chemin de fer	Wagons inspectés	Wagons défectueux	Pourcentage des défectuosités	Grand total des défectuosités	Attelages et accessoires	Pourcentage des défectuosités	Mécanisme de dételage	Pourcentage des défectuosités	Poignées	Pourcentage des défectuosités
National Canadien	57,930	2,677	4·62	2,963	61	2·05	398	13·43	195	6·58
Pacifique Canadien	41,074	1,746	4·25	1,897	25	1·31	244	12·86	138	7·27
Père Marquette	605	36	5·95	37	.....	.....	1	2·70	2	5·40
Edmonton, Dunvegan and B.C.	90	3	3·33	3	.....	.....	3	100	.....	.....
Kettle Valley	370	13	3·51	14	.....	.....	1	7·14	.....	.....
Great Northern	125	2	1·60	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Algoma Central & H.B.	305	12	3·93	13	.....	.....	.....	.....	6	46·15
Toronto, Hamilton & Buffalo	1,470	67	4·55	72	.....	.....	3	4·16	4	5·55
Esquimalt & Nanaimo	50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Michigan Central	2,360	64	2·71	65	.....	.....	2	3·07	22	3·07
British Columbia Electric	482	20	4·14	20	.....	.....	3	15·00	1	5·00
New York Central	60	1	1·66	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	104,921	4,641	4·42	5,087	86	1·69	655	12·87	348	6·84

—	Freins à air	Pourcentage des défectuosités	Echelles	Pourcentage des défectuosités	Appuis de marche-pieds	Pourcentage des défectuosités	Hauteur des attelages	Pourcentage des défectuosités	Divers	Pourcentage des défectuosités
National Canadien	1,338	45·15	86	2·90	417	14·07	23	0·77	445	15·01
Pacifique Canadien	892	47·02	73	3·84	307	16·18	14	0·74	204	10·75
Père Marquette	26	70·27	4	10·81	2	5·40	.....	.....	2	5·40
Edmonton, Dunvegan & B.C.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kettle Valley	10	71·42	1	7·14	2	14·28	.....	.....	.....	.....
Great Northern	2	100	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Algoma Central & H.B.	2	15·38	1	7·69	2	15·38	.....	.....	2	15·38
Toronto, Hamilton & Buffalo	28	38·88	5	6·94	21	29·16	.....	.....	11	15·27
Esquimalt & Nanaimo	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Michigan Central	22	33·84	7	10·76	27	41·53	.....	.....	5	7·69
British Columbia Electric	14	70·00	.....	.....	1	5·00	.....	.....	1	5·00
New York Central	.....	.....	1	100	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	2,334	45·88	178	3·49	779	15·31	37	0·72	670	13·17

N° 20.—Etat indiquant les parties défectueuses sur les wagons à marchandises, signalées par les inspecteurs pour l'année finissant le 31 décembre 1926

Attelage et pièces

Attelage, corps brisé	5
Attelage, corps usé	–
Tablier, bras court	–
Griffe brisée	–
Griffe usée	–
Griffe manquante	4
Cheville d'attelage brisée	12
Cheville d'attelage défectueuse	–
Cheville d'attelage pliée	–
Cheville d'attelage manquante	4
Plaque de fermeture brisée	37
Plaque de fermeture usée	3
Plaque de fermeture défectueuse	3
Plaque de fermeture pliée	–
Plaque de fermeture, mauvais fonctionnement	15
Plaque de fermeture manquante	3
Clef de la plaque de fermeture manquante	–
Cliquet de plaque de fermeture manquant	–
Total	86

Mécanisme de dételage

Levier de dételage brisé	22
Levier de dételage défectueux	37
Levier de dételage plié	126
Levier de dételage, fausse position	70
Levier de dételage manquant	7
Chaîne de dételage manquante	320
Chaîne de dételage trop longue	1
Chaîne de dételage trop courte	14
Chaîne de dételage coquée	3
Chaîne de dételage manquante	37
Barre brisée	5
Barre, mauvaise position	–
Barre pliée	2
Barre lâche	3
Barre, fausse position	–
Barre manquante	4
Garde brisée	–
Garde, mauvaise partie	–
Garde pliée	–
Garde lâche	2
Garde, fausse position	–
Garde manquante	2
Crochet-agrafe lâche	
Total	655

Mains courantes

Poignée brisée	11
Poignée pliée	218
Poignée lâche	101
Poignée, fausse position	12
Poignée manquante	6
Total	348

Hauteur des attelages

Attelage trop élevé	2
Attelage trop bas	19
Etrier de fixation de la courbe relâché	16
Total	37

Freins pneumatiques

Triple valve défectueuse	1
Triple valve manquante	–
Réservoir défectueux	–
Réservoir relâché	1
Cylindre défectueux	13
Cylindre relâché	16
Cylindre à triple valve resté sans nettoyage, 12 mois	380
Cylindre à triple valve ne portant pas la date du nettoyage	15
Robinet d'isolement défectueux	31
Robinet de purge défectueux	39
Robinet de purge manquant	2
Tige de dégagement brisée	34
Tige de dégagement manquante	67
Robinet d'accouplement défectueux	24
Robinet d'accouplement manquant	1
Conduite principale brisée	13
Conduite principale relâchée	67
Conduite principale, collier manquant	7
Conduite de jonction défectueuse	–
Boyaux défectueux	3
Boyau manquant	14
Garniture de boyau manquant	–
Clapet de retenue défectueux	80
Clapet de retenue manquant	1
Conduite de retenue défectueuse	92
Conduite de retenue manquante	4
Timonerie du frein défectueuse	661
Frein rompu	678
Frein rompu, parties vieilles	–
Aucun frein	–
Pompe manquante	–
Total	2,334

Échelles

Echelon brisé	12
Echelon plié	108
Echelon relâché	21
Echelon manquant	–
Echelle déclouée	7
Echelle mal posée	30
Total	178

Marchepieds

Marchepied brisé	4
Marchepied plié	728
Marchepied relâché déclOué	29
Marchepied mal posé	1
Marchepied manquant	17
Total	779

Divers—Total	670
Grand total	5,087

N° 21A.—ETAT des défectuosités sur des wagons à marchandises, indiquées séparément pour les années terminées les 31 décembre 1922, 1923, 1924, 1925 et 1926.

	1922	1223	1924	1925	1926	Total
Attelages et parties	144	86	77	76	86	433
Mécanisme et dételage	703	619	675	698	655	3,350
Poignées	205	164	200	312	348	1,229
Freins à air	2,696	2,007	1,874	2,381	2,334	11,292
Echelles	112	80	136	188	178	694
Marchepieds	410	241	241	568	779	2,239
Hauteur des attelages	62	57	33	29	37	218
Divers	229	563	931	935	670	3,328
	4,531	3,811	4,167	5,187	5,087	22,783

N° 21B.—ETAT indiquant le nombre de wagons inspectés et des wagons défectueux indiqués séparément pour les années terminées les 31 décembre 1922, 1923, 1924, 1925 et 1926.

—	1922	1923	1924	1925	1926	Total
Wagons inspectés	82,128	77,345	102,137	120,705	104,921	487,236
Wagons défectueux	4,057	3,458	4,824	4,730	4,641	20,710
Pourcentage des wagons défectueux	4·94	4·47	3·74	3·91	4·42	4·25

N° 22.—ETAT indiquant le nombre des locomotives inspectées sur les divers chemins de fer et des défectuosités constatées, pour l'année terminée le 31 décembre 1926.

—	C.N.R.	C.P.R.	V.H. C.T.R.	N.C.R.	F. & G.L.C. & R.	A. Q & W.	E. & N.	G.N.R.	E.T.R.	E.D. & B.C.	A.E.R.	Q.M. & S	N.Y.C.	K.V.R.
1. Air, compresseurs à														
2. Carneaux														
3. Cendriers ou mécanisme de														
4. Essieux														
5. Robinets de nettoyage	1	3												
6. Chaudière, supports de														
7. Chaudière, coque de	1	3												
8. Freins, mécanisme de	17	3												
9. Abris, ou fenêtres d'	33	7												
10. Abris, tablier ou pont d'														
11. Abris, planches d'	8					1								
12. Attelage ou dételage, mécanisme d'	29	8							1					
13. Tés du piston, guides ou tiges de pistons														
14. Boulons de la voûte du foyer														
15. Cylindres ou boîtes à vapeur	1													
16. Cylindres, robinets ou mécanisme de														
17. Dômes ou capuc. de dômes	4	1												
18. Appareils de traction		1												
19. Appareil d'attelage	2													
20. Comm., boîtes de, sabots, coins piédest. et consoles														
21. Foyer, tôles de		2												
22. Tubes de chauffe														
23. Locomotive, tirants arrière du châssis														
24. Châssis de tenders														
25. Manomètres d'air ou mécanisme de														
26. Manomètres à vapeur ou mécanisme de	1													
27. Jauges, robinets de		1												
28. Jette-feu	3													
29. Poignées														
30. Injecteurs ne fonctionnant pas	124	17				1			1					
31. Injecteurs et connexions														
32. Inspection ou examen n'ayant pas été fait tel que requis	9 4													
33. Latéral, mouvement	12													
34. Fanaux, d'abris ou classes	17	52												
35. Lanternes de locomotives	6	2												
36. Graisseurs ou protecteurs	1													

37. Collerettes de trou de visite	3	2												
38. Ecrous de serrage														
39. Garniture de la tige du piston et de la tige de la soupape														
40. Chasse-pierres ou poutres de	14	29												
41. Chevilles ou clous à grosses têtes	1	2							1					
42. Mécanisme de renversement de marche														
43. Bielles principales ou latérales, tourillons de manivelles ou frettes		2												
44. Soupapes de sûreté														
45. Sablières														
46. Ressorts, ou équipement de ressorts	3	4												
47. Boyau à petit jet														
48. Entretoises	10	1				1								
49. Entretoises brisées	3													
50. Vapeur, tuyaux de														
51. Clapets de prise de vapeur														
52. Marchepieds	31	4												
53. Réservoirs ou valves de réservoirs	11	1						1		2				
54. Regards de chaudière														
55. Régulateur et accessoires	1	1												
56. Bogies, moteurs ou remorques														
57. Bogies, allège														
58. Mécanisme du tiroir	3													
59. Tampons de purge	9	6												
60. Carneaux														
61. Indicateurs, accessoires et protecteurs	34	16												
62. Roues	19	4												
63. Divers, appareils pour les signaux, plaq. pour numéro, freins (à main)	26	1				1								1
64. Appareils de protection contre les incendies	94	41				1		4	3	5				3
	535	214				5		5	6	7				4
Locomotives inspectées	6,893	5,091	1	1	4	1	20	33	4	50	39	43	33	57
Locomotives défectueuses	405	148				1		5	3	7				4
Pourcentage des locomotives inspectées qui ont été trouvées défectueuses	6	3				100		15	75	14				7

N° 22.—ETAT indiquant le nombre des locomotives inspectées sur les divers chemins de fer soumis à la juridiction de la Commission, et les défectuosités constatées, pour l'année terminée le 31 décembre 1926—*Fin.*

—	M.C.R.	Q.C.R.	A.C.R.	C.R. & C.	D.A.R.	P.M.R.	B. & M.	W.P. & Y	Q.O.R.	Tem.	T.H. & B.	Total des défectuos.
1. Air, compresseurs à												
2. Corneaux												
3. Cendriers ou mécanisme de												
4. Essieux												
5. Robinet de nettoyage												4
6. Chaudière, supports de												
7. Chaudière, coque de												4
8. Freins, mécanisme de												20
9. Abris ou fenêtre d'abris												40
10. Abris, tabliers ou ponts d'												
11. Abris, planches									2			11
12. Attelage ou dételage, mécanisme de	1			1								40
13. Tés de pistons, guides, pistons ou tiges de piston												
14. Boulons de la voûte du foyer												
15. Cylindres ou boîtes à vapeur												1
16. Cylindres, robinets ou mécanisme de												
17. Dômes ou capuchons de dômes												5
18. Tirage, mécanisme du												1
19. Attelage												2
20. Essieux moteurs, boîtes d', sabots, guides ou tirants												
21. Foyer, tôles de												2
22. Tuyaux, tubes de chauffe												
23. Châssis, tirants de locomotives												
24. Châssis de tender												
25. Manomètres à air												1
26. Manomètres à vapeur												1
27. Jauge, robinets de												3
28. Jette-feu												
29. Poignées	6	3		7	5	1			3			168
30. Injecteurs ne fonctionnant pas												
31. Injecteurs et raccordements												9
32. Insp. ou exam. n'ayant pas été fait tel que requis												4
33. Latéral, mouvement												12
34. Fanaux, d'abris ou classification des												69
35. Fanaux, phares												8
36. Graisseurs ou protecteurs												1
37. Entretoise annulaire												5
38. Ecrous de serrage												
39. Garnitures de la tige du piston et de la soupape												
40. Chasse-pierres ou poutres de												43

41. Chevilles ou clous à grosse tête													4
42. Mécanisme de renversement de marche													
43. Bielles, princ. ou latér., touril. de maniv. ou clavettes													2
44. Soupapes de sûreté													
45. Sablières													
46. Ressorts ou équipement de ressorts						1							8
47. Boyau à petit jet													
48. Entretoises									2				14
49. Entretoises brisées													3
50. Tubes de prise de vapeur													
51. Clapets de prise de vapeur													
52. Marchepieds													35
53. Réservoirs ou soupapes de réservoirs	1												16
54. Regards de chaudière													
55. Régulateur et accessoires													2
56. Bogies, moteurs ou remorques													
57. Bogies, allège													
58. Mécanisme du tiroir													3
59. Tampons de purge													15
60. Tubes de chauffe, etc													
61. Indicateurs, accessoires et protecteurs													50
62. Roues									1				24
63. Divers, appareils pour les signaux, plaq. pour numéro, freins (à main)				2					1				32
64. Appareils de protection contre les incendies						3			1				155
	8	3		10	5	5			10				817
Locomotives inspectées	141	185	80	4	39	38	13	32	13	11	26		12,852
Locomotives défectueuses	7	2		4	4	5			2				598
Pourcentage des locomotives inspectées qui ont été trouvées défectueuses	5	1		100	13	13			15				4·65

ANNEXE "E"

RAPPORT DE L'INSPECTEUR EN CHEF DES INCENDIES, CLYDE LEAVITT, POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1926

Le travail du Service d'Inspection préventive des Incendies se rapporte plus ou moins directement au 39,063 milles de voies de chemins de fer à vapeur du Canada qui sont soumis à la juridiction de la Commission. Ce chiffre représente 96.79 p. 100 du parcours total des chemins de fer à vapeur du Dominion. Sur ce total, 13,684 milles, ou 35.03 p. 100, traversent des forêts. Il y a 14,343 milles de voies ferrées dans les prairies, soit 36.72 p. 100 du total, qui traversent des régions non boisées; et 11,036 milles dans des régions colonisées non boisées en dehors des prairies, soit 28.25 p. 100 du total, où il existe un minimum de mesures de protection contre les incendies, vu l'absence presque complète de danger d'incendie.

ORGANISATION

De concert avec les diverses organisations de protection forestière fédérales et provinciales, on a continué les inspections locales comme par le passé. L'an dernier, 124 employés de ces organisations ont agi comme représentants de ce service. Ils se répartissent comme suit:—

Service forestier de la Colombie britannique	29
Division des Parcs nationaux	6
Service fédéral de Sylviculture	9
Service forestier de l'Ontario	49
Service de protection forestière du Québec	22
Service forestier du Nouveau-Brunswick	3
Bureau du Commissaire des Terres et Forêts de la Nouvelle-Ecosse	2
Bureau du chef des gardes-feu et des gardes-chasse de l'Alberta	2
Bureau du Commissaire des Incendies de la Saskatchewan	2
Total	124

SURVEILLANCE DES FEUX DE CHEMINS DE FER

La surveillance exigée aux termes du règlement 12 de l'ordonnance générale nº 362 de la Commission a été exercée d'une façon satisfaisante par les chemins de fer.

Le sommaire suivant indique le parcours milliaire des chemins de fer à vapeur relevant de la Commission; le nombre de milles sous surveillance; le genre de surveillance et le nombre des surveillants; et aussi le parcours boisé et le parcours non boisé. On constatera que les chemins de fer sont tenus d'exercer une surveillance spéciale le long de 7,438 milles de voies ferrées, ce qui représente 19.04 p. 100 du parcours total: 720 surveillants spéciaux parcourent 4,795 milles de voie ferrée; 64 munis de vélocipèdes et 57 de draisiennes à moteur en surveillent 836 et 1,807 milles respectivement; ce qui fait un total de 841 surveillants spéciaux.

Les compagnies de chemins de fer sont relevées de l'obligation de maintenir ce service en fonction lorsque les conditions climatériques le permettent. Sur toutes les lignes où les compagnies ne sont pas tenues d'exercer une surveillance spéciale, les cantonniers et les autres employés réguliers s'occupent du travail de la protection contre les incendies dans l'accomplissement de leurs devoirs ordinaires.

SOMMAIRE indiquant le parcours milliaire des chemins de fer à vapeur relevant de la Commission; le nombre de milles sous surveillance; le genre de surveillance et le nombre des surveillants; et aussi le parcours boisé et le parcours non boisé.

Chemin de fer	Parcours sous surveillance spéciale					Nombre de surveillants				Boisé, sans surveillance spéciale	Total du parcours boisé	Total du parcours non boisé	Pourcentage du parcours boisé
	Parcours milliaire	Surveillance spéciale	Surveillance avec vélocipède	Surveillance avec draisienne à moteur	Total des milles sous surveillance	Section (7 milles par homme)	Vélocipède	Draisienne à moteur	Total des hommes				
Pacifique Canadien	14,176·56	1,805·00	.....	.....	1,805·00	277	.....	.....	277	1,769·55	3,574·55	10,602·01	25·21
National Canadien	20,726·73	2,332·84	783·04	1,484·06	4,599·94	348	60	48	456	3,271·51	7,871·45	12,855·28	37·98
Dominion Atlantic	287·58	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	110·36	110·36	177·22	38·37
Quebec, Montreal and Southern	190·78	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	14·92	14·92	175·86	7·82
Temiscouata	113·10	33·70	.....	19·80	53·50	5	.....	1	6	12·30	65·80	47·30	58·17
Quebec Central	353·36	.....	21·00	22·00	43·00	.....	2	1	3	35·36	78·36	275·00	22·17
Quebec Oriental & Atlantic and Quebec and Western	202·32	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	114·44	114·44	87·88	56·56
Michigan Central	379 73	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	379·73	.....
Algoma Central & Hudson Bay	332·40	100·70	.....	.....	100·70	15	.....	.....	15	228·70	329·40	3·00	99·10
Edmonton Dunvegan & B.C. & Central Canada	506·50	192·50	.....	.....	192·50	28	.....	.....	28	130·50	323·00	183·50	63·77
Kettle Valley	415·10	329·50	.....	.....	329·50	46	.....	.....	46	47·00	376·50	38·60	90·70
Great Northern	387·80	.....	.....	191·50	191·50	.....	.....	5	5	95·85	287·35	100·45	74·09
Esquimalt & Nanaimo	209·70	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	209·70	209·70	.....	100·00
Divers (*a*)	781·41	0·76	32·00	89·80	122·56	1	2	2	5	206·30	328·86	452·55	42·09
Totaux	39,063·07	4,795·00	836·04	1,807·16	7,438·20	720	64	57	841	6,246·49	13,684·69	25,378·38	35·03

(*a*) Comprend le Cumberland Railway and Coal Co.; Maritime Coal, Railway & Power Co.; Maine Central; Fredericton & Grand Lake Coal & Railway Co.; New Brunswick Coal & Railway Co.; New York Central; Rutland & Noyan; Père Marquette; Toronto, Hamilton & Buffalo, Algoma Eastern; Ottawa & New York; Nipissing Central; Essex Terminal; Thousand Islands; White Pass & Yukon, and Vancouver Harbour Commissioners Terminal Ry.

NETTOYAGE DE L'ENCEINTE DE LA VOIE

La température ayant été favorable par tous le pays, les chemins de fer ont pu détruire au printemps une grande quantité des herbages poussés dans l'enceinte de la voie. On a également disposé d'un grand nombre de vieilles traverses et de tas de débris amoncelés au cours des opérations de nettoyage effectuées en 1925; la température défavorable à l'automne de 1925 en ayant considérablement retardé le brûlage. On a pu brûler ces débris pratiquement sans aucun dommage à la propriété parce qu'on a pu garder ces feux sous contrôle. On a également effectué une somme considérable de nettoyage spécial le long de l'enceinte de la voie.

STATISTIQUE DES INCENDIES

On rapporte que 1,172 incendies provenant de toute cause ont pris naissance à moins de 300 pieds des lignes de chemin de fer dans les régions boisées voisines de chemins de fer soumis à l'autorité de la Commission.

Sur ce nombre, 566, ou 48.33 pour 100, sont des feux de la classe A, ayant brûlé moins d'un quart d'acre chacun et n'ayant pas causé de dommages; 508, ou 43.34 pour 100, sont des feux de la classe B, ayant brûlé une superficie d'un quart d'acre à 10 acres chacun; et 98, ou 8.33 pour 100, sont des feux de la classe C, qui ont brûlé plus de 10 acres chacun. Ces feux ont dévasté 50,445 acres de terre et détruit des jeunes futaies et des produits marchands pour une valeur de $75,513, ainsi que d'autres biens évalués à $51,174, soit un total de $126,487.

Sur le chiffre total, 926 feux, soit 78.98 pour 100 sont attribuables aux chemins de fer; 136, soit 11.69 pour 100, à d'autres causes et 110, soit 9.33 pour 100 à des causes inconnues.

Des 50,445 acres de superficie ravagée, 90.84 pour 100 sont attribués à des causes imputables aux chemins de fer, 6.39 pour 100 à des causes connues étrangères aux chemins de fer et 2.77 pour 100 à des causes inconnues.

Sur le total de la superficie ravagée, 34.55 pour 100 représentent des jeunes peuplements; 12.40 pour 100 des futaies de bois marchand; 28.92 pour 100 des bois déjà exploités ou brûlés et 24.13 pour 100 des terres non boisées ou des pâturages.

Des dommages, évalués à $126,487, les 74.82 pour 100 sont attribuables aux chemins de fer; 23.95 pour 100 à d'autres causes et 1.23 pour 100 à des causes inconnues.

Sur les 926 feux dont on accuse les chemins de fer, 786 sont attribuables à des étincelles lancées par les locomotives et 140 sont imputables aux employés de chemins de fer.

Sur les 926 feux causés par les chemins de fer, 477 étaient des feux de la classe A, ayant brûlé moins d'un quart d'acre chacun et n'ayant pas causé de dommages, 379 étaient de la classe B, ayant brûlé d'un quart d'acre à 10 acres, et 70 de la classe C, ayant brûlé plus de 10 acres chacun.

En plus des feux susmentionnés, on a rapporté 282 cas d'incendie dans les traverses de la voie, répartis comme suit:—

	Feux de traverses.
Chemins de fer Nationaux du Canada, div. de l'Atlantique	100
Chemins de fer Nationaux du Canada, div. du centre	132
Chemins de fer Nationaux du Canada, div. de l'ouest	31
Chemin de fer canadien du Pacifique, lignes de l'ouest	13
Chemin de fer Great Northern	6
Total	282

Dans la majorité des cas, ces feux de traverses ont été causés par des escarbilles chaudes tombées du cendrier des locomotives, soit parce que la porte du cendrier était défectueuse ou mal fermée, soit parce qu'elle avait été ouverte par un employé alors que la locomotive était en mouvement. On peut attribuer les dommages faits par le feu aux tabliers de plusieurs ponts et ponceaux, et leur destruction dans certains cas, à cette cause.

SOMMAIRE des rapports relatifs aux feux de forêt allumés à moins de 300 pieds de la voie d'un chemin de fer relevant de la Commission des chemins de fer du Canada, saison de 1926.

—	Pacifique Canadien (Lignes de l'est) (*a*)	Pacifique Canadien (Lignes de l'ouest) (*b*)	National du Canada (Région Atlantique) (*c*)	National du Canada (Région Centrale) (*d*)	National du Canada (Lignes de l'ouest) (*e*)	Algoma Central et Baie d'Hudson	Edmonton Dunvegan et Colombie britannique (*f*)	Great Northern	Divers (*g*)	Totaux	Pourcentage du grand total
FEUX D'ORIGINE FERROVIAIRE											
Nombre par cause—											
Locomotives, catégorie A	16	198	10	133	74	3	1	23	1	459	39·16
Locomotives, catégorie B	25	121	5	10	101	1	8	11	1	283	24·14
Locomotives, catégorie C	9	15	.....	1	14	.....	4	1	.....	44	3·75
Employés, catégorie A	2	3	.....	5	8	.....	.....	.....	.....	18	1·53
Employés, catégorie B	14	6	3	13	34	4	20	1	1	96	8·19
Employés, catégorie C	2	4	.....	5	4	3	8	.....	.....	26	2·21
Total, feux de la catégorie A	18	201	10	138	82	3	1	23	1	477	40·69
Total, feux de la catégorie B	39	127	8	23	135	5	28	12	2	379	32·33
Total, feux de la catégorie C	11	19	.....	6	18	3	12	1	.....	70	5·96
Total, tous feux de chemins de fer	68	347	18	167	235	11	41	36	3	926	78·98
Superficie dévastée (acres)—											
Jeunes peuplements	282	11,883	15	413	2,132	.....	330	12	.....	15,067	29·87
Bois marchand	.....	5,618	.....	2	511	62	4	.....	.....	6,197	12·28
Débris ou arsin	104	11,830	2	19	1,442	.....	145	12	2	13,556	26·87
Autres terres	497	8,387	.....	61	1,444	57	558	5	.....	11,009	21·82
Total	883	37,718	17	495	5,529	119	1,037	29	2	45,829	90·84
Valeur de la propriété détruite—											
Jeunes peuplements	$ 243	$ 44,576	$ 62	$ 108	$ 3,767	.....	$ 686	$ 25	.....	$ 49,527	39·15
Bois sur pied	.....	18,814	.....	.....	1,485	65	.....	.....	.....	20,364	16·10
Produits forestiers	15	18	.....	12	686	.....	.....	.....	.....	731	0·57
Autres biens	108	14,648	58	375	6,979	.....	.....	1,840	.....	24,008	19·00
Total	$ 366	$ 78,056	$ 120	$ 555	$ 12,917	$ 65	$ 686	$ 1,865	.....	$ 94,630	74·82
CAUSES CONNUES AUTRES QUE LES CHEMINS DE FER											
Nombre par cause—											
Campeurs et voyageurs, catégorie A	5	2	.....	9	14	2	.....	1	.....	33	2·80
Campeurs et voyageurs, catégorie B	10	.....	.....	1	10	.....	1	.....	3	25	2·13
Campeurs et voyageurs, catégorie C	4	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	5	0·42
Colons, catégorie A	.....	1	.....	2	1	.....	.....	.....	.....	4	0·34
Colons, catégorie B	5	3	.....	9	6	.....	.....	1	.....	24	2·11
Colons, catégorie C	.....	.....	.....	.....	2	.....	.....	.....	1	3	0·25

SOMMAIRE des rapports relatifs aux feux de forêt allumés à moins de 300 pieds de la voie d'un chemin de fer relevant de la Commission des chemins de fer du Canada, saison de 1926.—*Suite*

—	Pacifique Canadien (Lignes de l'est) (*a*)	Pacifique Canadien (Lignes de l'ouest) (*b*)	National du Canada (Région atlantique) (*c*)	National du Canada (Région Centrale) (*d*)	National du Canada (Lignes de l'ouest) (*e*)	Algoma Central et Baie d'Hudson	Edmonton Dunvegan et Colombie britannique (*f*)	Great Northern	Divers (*g*)	Totaux	Pourcentage du grand total
CAUSES CONNUES AUTRES QUE LES CHEMINS DE FER—*Fin*											
Nombre par cause—											
Autres causes connues, catégorie A	.....	9	1	2	3	.....	.....	2	.....	17	1·52
Autres causes connues, catégorie B	3	4	1	2	3	1	.....	.....	1	15	1·27
Autres causes connues, catégorie C	2	2	.....	.....	5	1	.....	.....	.....	10	0·85
Total des feux de la catégorie A	5	12	1	13	18	2	.....	3	.....	54	4·66
Total des feux de la catégorie B	18	7	1	12	19	1	1	1	4	64	5·51
Total des feux de la catégorie C	6	2	.....	1	7	1	.....	.....	1	18	1·52
Total	29	21	2	26	44	4	1	4	5	136	11·69
Superficie dévastée (acres)—											
Jeunes peuplements	16	102	.....	8	1,237	.....	.....	.....	20	1,383	2·74
Bois sur pied	.....	1	.....	.....	16	.....	3	.....	.....	20	0·03
Débris ou arsin	217	159	1	13	390	41	.....	2	3	826	1·66
Autres catégories de terres	128	131	.....	2	728	.....	.....	.....	2	991	1·96
Total	361	393	1	23	2,371	41	3	2	25	3,220	6·39
Valeur des biens détruits—											
Jeunes peuplements	$ 8	$ 174	.....	$ 2	$ 2,940	.....	.....	.....	$ 3	$ 3,127	2·47
Bois sur pied	.....	.....	.....	.....	52	.....	18	.....	.....	70	0·05
Produits forestiers	115	.....	.....	8	119	.....	.....	.....	.....	242	0·19
Autres biens	.....	1,450	.....	299	25,116	.....	.....	.....	.....	26,865	21·24
Total	$ 123	$ 1,624	.....	$ 309	$ 28,227	.....	$ 18	.....	$ 3	$ 30,304	23·95
FEUX DONT LA CAUSE EST INCONNUE											
Nombre—											
Catégorie A	4	6	11	9	4	.....	.....	.....	1	35	2·98
Catégorie B	12	14	2	17	14	1	.....	1	4	65	5·50
Catégorie C	1	2	.....	1	6	.....	.....	.....	.....	10	0·85
Total	17	22	13	27	24	1	.....	1	5	110	9·33

Superficie dévastée (acres)—											
Jeunes peuplements	9	22	.....	11	936	.....	.....	.....	.....	978	1·94
Bois marchand	.....	7	7	4	25	.....	.....	.....	.....	43	0·09
Débris ou arsin	32	1	.....	6	144	.....	.....	10	2	195	0·39
Autres catégories de terres	13	45	.....	23	98	.....	.....	.....	1	180	0·35
Total	54	75	7	44	1,203	.....	.....	10	3	1,396	2·77
Valeur des biens détruits—											
Jeunes peuplements	$ 2	$ 22	.....	$ 6	$ 54	.....	.....	.....	.....	$ 84	0·07
Bois sur pied	.....	2	35	20	175	.....	.....	.....	.....	232	0·18
Produits forestiers	240	.....	.....	518	3	175	.....	.....	.....	936	0·74
Autres biens	10	11	.....	5	275	.....	.....	.....	.....	301	0·24
Total	$ 252	$ 35	$ 35	$ 549	$ 507	$ 175	.....	.....	.....	$ 1,553	1·23
GRANDS TOTAUX DES FEUX DE TOUTES ORIGINES											
Nombre—											
Total des incendies de la catégorie A	27	219	22	160	104	5	1	26	2	566	48·33
Total des feux de la catégorie B	69	148	11	52	168	7	29	14	10	508	43·34
Total des feux de la catégorie C	18	23	.....	8	31	4	12	1	1	98	8·33
Total des incendies signalés	114	390	33	220	303	16	42	41	13	1,172	100·00
Superficie dévastée (acres)—											
Jeunes forêts	307	12,007	15	432	4,305	.....	330	12	20	17,428	34·55
Bois marchand	.....	5,626	7	6	552	62	7	.....	.....	6,260	12·40
Débris ou arsin	353	11,990	3	38	1,976	41	145	24	7	14,577	28·92
Autres catégories de terres	638	8,563	.....	86	2,270	57	558	5	3	12,180	24·13
Total	1,298	38,186	25	562	9,103	160	1,040	41	30	50,445	100·00
Valeur des biens détruits—											
Jeunes forêts	$ 253	$ 44,772	$ 62	$ 176	$ 6,761	.....	$ 686	$ 25	$ 3	$ 52,738	41·69
Bois marchand	.....	18,816	35	20	1,712	65	18	.....	.....	20,666	16·33
Produits forestiers	370	18	.....	538	808	175	.....	.....	.....	1,909	1·50
Autres biens	118	16,109	58	679	32,370	.....	.....	1,840	.....	51,174	40·48
Total	$ 741	$ 79,715	$ 155	$ 1,413	$ 41,651	$ 240	$ 704	$ 1,865	$ 3	$ 126,487	100·00

(*a*) Comprend le Fredericton and Grand Lake Coal & Railway; le New Brunswick Coal & Rly. et le Dominion Atlantic & Quebec Central.
(*b*) Comprend les chemins de fer Esquimalt, Nanaimo et Kettle-Valley.
(*c*) Comprend le Halifax and Southwestern Railway et des parties du C.N.R. à l'est de la Rivière-du-Loup et de Monk, Qué.
(*d*) Comprend des parties de l'ancien réseau de l'Etat à l'ouest de la Rivière-du-Loup et de Monk, Qué., et à l'est de Armstrong, Ont.
(*e*) Comprend des parties de l'ancien réseau de l'Etat à l'ouest de Armstrong, Ont. (Chemins de fer Transcontinental et Hudson-Bay).
(*f*) Comprend le Central Canada Railway.
(*g*) Comprend les lignes suivantes: Algoma Eastern, Temiscouata et Nipissing Central.

REMARQUE.—En 1925, on n'a pas signalé d'incendies allumés dans une région boisée à moins de 300 pieds de la voie des lignes suivantes: Atlantic, Quebec & Western et Quebec Oriental; Maine Central; Quebec, Montreal & Southern; Maritime Coal Railway & Power Company; Cumberland Railway & Coal Company; White Pass & Yukon Route.

Les feux de la catégorie A couvrent une superficie inférieure à un quart d'acre et ne causent aucun dommage.
Les feux de la catégorie B couvrent une superficie d'un quart d'acre à dix acres.
Les feux de la catégorie C couvrent une superficie de plus de dix acres.

SOMMAIRE des rapports touchant les incendies de forêts allumés à moins de 300 pieds de la voie d'un chemin de fer relevant de la Commission des chemins de fer du Canada, saison de 1926, indiquant le nombre de feux par province, les superficies brûlées et la valeur de la propriété détruite, par causes classifiées.

Province	Feux de chemins de fer			Causes connues autres que les feux de chemins de fer		
	N°	Acres	Valeur	N°	Acres	Valeur
			$			$
Nouvelle-Ecosse	9	3	2	1	.....	.....
Nouveau-Brunswick	8	13	118	.....	.....	.....
Québec	149	26	.....	20	241	299
Ontario	112	3,698	7,557	51	630	186
Manitoba	100	2,745	4,069	8	32	3
Saskatchewan	6	12	41	2	28	9
Alberta	115	1,097	879	8	5	38
Colombie britannique	427	38,235	81,964	46	2,284	29,769
Totaux	926	45,829	94,630	136	3,220	30,304

Province	Causes inconnues			Grands totaux pour toutes les causes		
	N°	Acres	Valeur	N°	Acres	Valeur
			$			$
Nouvelle-Ecosse	11	7	35	21	10	37
Nouveau-Brunswick	2	.....	.....	10	13	118
Québec	18	44	.....	187	311	299
Ontario	36	94	999	199	4,422	8,742
Manitoba	10	1,048	224	118	3,825	4,296
Saskatchewan	.....	.....	.....	8	40	50
Alberta	2	5	.....	125	1,107	917
Colombie britannique	31	198	295	504	40,717	112,028
Totaux	110	1,396	1,553	1,172	50,445	126,487

PARE-FEUX DES LOCOMOTIVES

En 1926 le service de l'inspection préventive des incendies a examiné les pare-feux de 3,649 locomotives circulant dans les régions forestières. Sur ce nombre, les appareils de protection de 115 locomotives, soit 3.15 p. 100, ont été trouvés défectueux.

PARE-FEUX de locomotives examinés par le service de l'inspection préventive des incendies en 1926

Chemin de fer	Province	Nombre d'appareils inspectés	Nombre des app. défectueux	Pourcentage des app. défectueux
C.P.R. (y compris le N.B.C. & Ry. et le F. & G.L.C. & Ry.)	Nv.-Brunswick	55	.....	.....
C.P.R. (y compris le Quebec Central Ry.)	Québec	253	.....	.....
C.P.R.	Ontario	724	6	0·8
C.P.R.	Provinces des Prairies	142	22	15·42
C.P.R.	Colombie Britannique	218	4	1·83
	Totaux	1,392	32	2·30
C.N.R.	Nv.-Ecosse	16	2	12·50
C.N.R.	Nv.-Brunswick	108	1	0·92
C.N.R.	Québec	317	3	0·95
C.N.R.	Ontario	969	17	1·75
C.N.R.	Provinces des Prairies	489	43	8·79
C.N.R.	Colombie Britannique	144	.....	.....
	Totaux	2,043	66	3·23
A.Q. & W. et Q.O	Québec	11	.....	.....
A.C. & H. Bay	Ontario	22	.....	.....
Algoma Eastern	Ontario	18	.....	.....
Blue Diamond Coal Co	Alberta	7	5	71·43
E.D. & B.C	Alberta	44	5	11·36
Great Northern	Colombie Britannique	18	4	22·22
Kettle Valley	Colombie Britannique	35	3	8·57
Nipissing Central	Ontario	2	.....	.....
Q.M. & S	Québec	17	.....	.....
Témiscouata	Québec	8	.....	.....
W.P. & Yukon Route	Colombie Britannique et Yukon	32	.....	.....
	Totaux	214	17	7·90
Totaux pour tous les chemins de fer	.....	3,649	115	3·15

SOMMAIRE montrant la construction et l'entretien des coupe-feux par les chemins de fer dans les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, en 1926.

—	"Edmonton Dunvegan et Colombie Britannique" et "Canada Central"	Great Northern	National du Canada	Pacifique-Canadien	Totaux
Longueur en milles de voie	506·50	127·50	8·178·37	7·204·25	16·016·62
Longueur en milles de coupe-feux(1)	1,013·00	255·00	16·356·74	14·408·50	32·033·24
Coupe-feux établis dans l'année (en milles)					
Chaumes — Coupe-feux à la charge du propriétaire	35·00	143·50	1,578·97	1·929,55	3·687,02
Prairies artificielles — Coupe-feux à la charge du propriétaire	4·50	43·00	175·30	200·90	423·70
Pâturages clos — Coupe-feux à la charge du propriétaire	15·50	38·00	1,451·74	2,601·36	4·106·60
Terres vierges — Coupe-feux à la charge du propriétaire	9·50	0·50	942·69	1,135·10	2·087·79
Total des milles de coupe-feux établis dans l'année	64·50	225·00	4·148,00	5,866·91	10,305·11
Coupe-feux à établir (en milles)—					
Exemptions(2)	671·80	30·00	5·766,03	3,542·23	10,010·06
Refus de la part du prop. de perm. la construction (3)	.....	.....	70·30	51·56	121·86
Constr. non néc., (terre déjà labourée) (4)	21·90	.....	1,849·23	1,460·20	3,331·33
Chaumes — Sans coupe-feux établis par le propriétaire(5)	114·40	.....	2,635·35	2,720·31	5,470·06
Prairies artificielles — Sans coupe-feux établis par le propriétaire(5)	21·30	.....	442·88	166·00	630·18
Autres raisons — Sans coupe-feux établis par le propriétaire(5)	119·10	.....	1,444·25	601·29	2,164·64
Total des milles de coupe-feux à établir	948·50	30·00	12,208·04	8,541·59	21,728·13

(1) Il y a deux fois plus long de coupe-feux que de voie, ceux-là étant obligatoires des deux côtés de la voie.

(2) Compagnie exemptée de pratiquer des coupe-feux sur les sections du réseau ou il est indiqué que ce travail n'est pas nécessaire ou n'est pas praticable.

(3) Les employés de la compagnie de chemin de fer se sont vu refuser par le propriétaire le droit de pénétrer sur le terrain pour y établir des coupe-feux.

(4) Aucune nécessité de coupe-feu, les champs étant déjà labourés.

(5) L'existence de coupe-feu sur les chaumes et les prairies artificielles n'est requis que là ou le propriétaire ou l'occupant de la terre est disposé à labourer le coupe-feu à un prix raisonnable, établi par la Commission et payé par la compagnie du chemin de fer.

STATISTIQUES DES COUPE-FEUX

Le rapport statistique de 1926 qui précède accuse une augmentation de 80.15 milles de ligne dans les Provinces des Prairies, constituant un total de 16,016.62 milles de ligne dans ces trois provinces qui sont pourvues de coupe-feux. Cela fait un ensemble de 32,033.24 milles de coupe-feux, vu qu'il en faut de chaque côté de la voie.

On a établi ou entretenu 10,305.11 milles de coupe-feux pendant l'année. Ceux qui n'ont pas été faits pour diverses raisons se chiffrent à 21,728.13. De ce nombre 10,010.06 milles ont été exemptés par notre service; les propriétaires de terrains ont refusé de consentir à l'établissement de coupe-feux sur une longueur de 121.86 milles; terrains déjà labourés 3,331.33 milles; champs de chaume et prairies que les propriétaires n'ont pas munis de coupe-feux 6,100.34 milles.

Ainsi, pour les 19,563.49 milles de coupe-feux non établis, on a trouvé bonnes les raisons données par les compagnies. Il reste un total de 2,164.64 milles dont on n'a pas rendu compte et qui pour la plupart auraient dû être munis de coupe-feux.

ANNEXE "F"

SERVICE DES ARCHIVES

LISTE des causes inscrites en appel à la cour Suprême du Canada, du 1er février 1904 au 31 décembre 1926

N° du dossier	Objet	Décision
643	La *Montreal Terminal Railway vs* la compagnie des Tramways de Montréal, passage de l'avenue Pie IX. Question de juridiction	Appel maintenu
1455	Le chemin de fer de la Baie James *vs* le Grand-Tronc, passage inférieur à un endroit près de Beaverton, Ont., lot 13, con. 7, tp. de Thorah	Appel renvoyé.
1492	Le chemin de fer de la Baie James *vs* le Grand Tronc. Petit embranchement de la ligne de ceinture. Point de droit	Appel renvoyé.
383	Le ch. de fer *Ottawa Electric* et la cité d'Ottawa *vs* le ch. de fer *Canada-Atlantic* au sujet du passage inférieur de la rue Bank. Point de droit	Appel renvoyé.
1621	Appel de l'ordonnance de la Commission n° 7813, de la *Toronto Railway Company*, concernant améliorations et voies du Canadien-Pacifique et du Grand-Tronc sur la rivière Don. Question de juridiction	Appel renvoyé.
588	Concernant la gare commune de Toronto. Expropriation A. R. Williams. Question de juridiction	Appel renvoyé.
C. 1680	*Essex-Terminal* et chemin de fer *W.-E. and L. S.*, croisement, canton de Sandwich. Point de droit	Appel renvoyé.
C. 1309	Robinson *vs* le ch. de fer du Grand-Tronc, taux de 2c. Point de droit	Appel renvoyé.
689	Compagnie du Pacifique *vs* le Grand-Tronc au sujet d'un embranchement à London, Ont. Question de juridiction	Appel renvoyé.
1497	T. D. Robinson et le *Canadian Northern*. Petit embranchement à Winnipeg. Question de juridiction	Appel renvoyé.
9527	*Montreal Street Railway* au sujet des taux dans le quartier Mont-Royal. Question de juridiction	Appel maintenu.
C. 1419	Le ministère de l'Agriculture, province d'Ontario *vs* Grand-Tronc, gare à Vineland. Question de juridiction	Appel renvoyé.
C. 3222	Au sujet du viaduc de Toronto. Appel par la compagnie du Pacifique-Canadien. Question de droit	Appel renvoyé.
C. 4897	Au sujet du clôturage et des casse-pattes. Ordonnance n° 7473. Appel par la compagnie du *Canadian Northern*. Question de juridiction	Appel maintenu.
C. 4492	Cité de Toronto *vs* compagnie du Grand-Tronc et compagnie du Pacifique.	
3378	Taux d'abonnement. Point de droit	Retiré.
C. 2545	Cité d'Ottawa et comté de Carleton, viaduc du chemin de Richmond. Question de juridiction	Appel renvoyé.
13079	Chemin de fer du Grand-Tronc *vs* chemin de fer *Canadian Northern Ontario*. Petit embranchement, township de Scarboro. Question de juridiction.	Appel renvoyé.
C. 3269	Chemin de fer du Grand-Tronc et *British American Oil Companies*, taux sur le pétrole. Point de droit	Appel renvoyé.
1319	La compagnie du Chemin de fer Grand-Tronc et Fort-William, *re* emplacement. Question de juridiction	Appel renvoyé.
11965	La Compagnie de chemin de fer Niagara, St. Catharines and Toronto *vs* Davy. Question de juridiction	Appel maintenu.
15580	*Clover Bar Coal Co., Limited*, et Wm. Humberstone *vs* la Compagnie du Grand-Tronc et la *Clover Bar Sand and Gravel Co.* Juridiction	Appel renvoyé.
12682	Cause de tarif à Regina. Point de droit	Appel renvoyé.
17963	Grand-Tronc-Pacifique *vs* A. E. Purcell, de Saskatoon, Sask. Question de juridiction	Appel renvoyé.
C. 3269	La Compagnie du Pacifique-Canadien *vs* la *British American Oil*. Question de juridiction	Appel renvoyé.
15530	Compagnie du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien *vs Canadian Oil Company*. Question de juridiction	Appel renvoyé.
15330–1		
20062	Cie de chemin de fer *British Columbia Electric*, Cie de chemin de fer *Vancouver, Victoria and Eastern vs* la cité de Vancouver. Question de juri-	
27095	diction	Appel renvoyé.
1487	E. B. Chambers et B. W. G. Phair *vs* la Cie de ch. de fer du Pacifique-Canadien. Question de juridiction	Appel maintenu.
18578	*Canadian Northern Railway* et Wm. A. Taylor. Question de juridiction	Appel renvoyé.
19435	Grand-Tronc-Pacifique et ville d'Edmonton. Question de droit	Appel renvoyé.
14329–9	Les compagnies *Montreal Tramway* et *Montreal Park and Island Railway*, et la compagnie du chemin de fer Lachine, Jacques-Cartier, Maisonneuve. Question de juridiction	Appel maintenu.
23009	Cité de Hamilton *vs* le *T. H. & B. Ry.* Question de juridiction	Appel maintenu.
21428	*G. T. R. vs* la *Hepworth Silica Pressed Brick Co.* Point de droit et question de juridiction	Appel renvoyé.
12021·70	Le *Toronto Ry. Co.* et la cité de Toronto *vs* le *C. P. R.* Point de droit et	
9437·153	question de juridiction	Appel renvoyé.

LISTE des causes inscrites en appel à la cour Suprême du Canada, du 1er février 1904 au 31 décemare 1926—*Fin*

N° du dossier	Objet	Décision
C. 3935	Cité d'Edmonton *vs* le *A. D. & B. C. Ry.* Point de droit	Appel renvoyé.
16171	*Ingersoll Tel. Co.*, et autres *vs* la *Bell Tel. Co.* Point de droit	Appel renvoyé.
27524	*G. T. R. vs* Bourassa, de Laprairie, Qué. Point de droit et question de juridiction	Appel retiré.
13622	La *G. N. W. Tel. Co.* demande l'opinion de la Cour sur un point de droit en jeu dans l'affaire de l'ordonnance générale n° 162	App. abandonné
27840	Le Gouvernement du Manitoba et la *J. S. Ashdown Hardware Co.*, au sujet de la hausse de 15 p. 100 des tarifs de marchandises. Question de juridiction	App. abandonné.
26981	Le *C.P.R. vs* le ministère des Travaux publics d'Ontario, relativement a u passage à niveau dans le twp de Kirkpatrick. Point de droit	Appel retiré.
11118	Le chemin de fer *Esquimalt et Nanaïmo* au sujet du droit de la ville de Victoria, C.B., d'avoir accès sur le pont Victoria Harbour. Question de juridiction	App. abandonné.
28439	La municipalité de Burnaby, C.B., *vs* le *British Columbia Electric Railway* au sujet des taux d'abonnement. Question de juridiction	App. abandonné.
28950	*Cité de Toronto* contre *Toronto Terminals Railway* au sujet de la pression du tuyau qui passe sous les rues Bay, Scott et Yonge de Toronto. Question de droit	Appel renv oyé.
C. 3378	Requête de M. Wagenast aux fins de faire statuer par la cour Suprême du Canada sur la question du tarif d'abonnement de Brampton. Question de droit	Appel renvoyé.
C. 2987	*Ottawa Electric Railway* contre l'ordonnance de la Commission désapprouvant l'augmentation projetée du tarif des voyageurs. Question de juridiction	Appel maintenu.
21404–6	La Commission soumet une cause-type demandant l'opinion de la cour sur la question de juridiction relativement à la requête de la *British Columbia Electric Company* demandant une augmentation de taux	App. abandonné.
28140	Appel de la compagnie du Pacifique-Canadien sur une question de droit provenant de la requête du Ministère des Terres, Forêts et Mines de la Province d'Ontario, demandant l'émission d'une ordonnance obligeant le Pacifique-Canadien à fournir et construire un viaduc à ses frais au-dessus de son chemin de fer entre les lots 6 et 7, con. 1, canton d'Eton, Ont., 1er avril 1922. (Appel maintenu avec frais. Question décidée dans la négative)	Appel maintenu.
30381	*V. V. and E. Railway and Nav. Co. vs Vancouver Harbour Commissioners* et le chemin de fer National du Canada contre l'arrêt de la Commission n° 31647 en date du 15 octobre 1921. Question de juridiction	Renvoyée.
31351–1	Requête de la *Luscar Collieries Limited* demandant la permission d'en appeler, sur la question de juridiction, de l'arrêt de la Commission en date du 23 mai 1924, sur la question de droit de la *Luscar Collieries Limited vs* N. S. McDonald et les chemins de fer d'Etat du Gouvernement	Appel renvoyé.
32812·1	Appel des provinces de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba, contre l'arrêt de la Commission (O.G. 408) en date du 14 octobre 1924, au sujet des taux du Pas du Nid-de-Corbeau	Appel maintenu.
33453	Appel de la Commission de Transport de Toronto contre l'ordonnance de la Commission n° 38424, datée du 15 nov. 1926, alléguant qu'en droit la Commission n'est pas compétente pour ordonner à la dite Commission de Transport de contribuer aux frais de réparation des niveaux de passage (passage souterrain de la rue Bloor, Toronto, Ont.)	En instance.

SOMMAIRE

Appels renvoyés	31
Appels maintenus	10
Appels abandonnés	5
Appels retirés	3
Appel en instance	1
Total	50

LISTE des causes inscrites en appel auprès du Gouverneur en conseil, du 1er février 1904 au 31 décembre 1926

N° du dossier	Sujet	Décision
399	*Bay of Quinte Railway Crossing, Canadian Pacific Railway* à Tweed, Ont.	Appel maintenu.
1455	*James Bay Railway vs Grand Trunk Railway*, passage à niveau, près de Beaverton, Ont.	Appel renvoyé.
1781	*Grand Trunk Railway vs* cité de Chatham, Ont., passage à niveau dans la ville.	Appel renvoyé.
19292	Embranchement de Maniwaki du Pacifique-Canadien, service des trains venant d'Ottawa.	Appel retourné.
2030	Tarifs de certains chemins de fer du Yukon.	Appel renvoyé.
17716	Rameau de la Longue-Pointe du Pacifique-Canadien à travers la ville de Maisonneuve, P.Q.	Appel renvoyé.
18787	*South Hazelton Townsite vs Grand Trunk Pacific Railway*.	Appel retourné.
3452·30	J. Y. Rochester *re* Cameron Bay *vs Grand Trunk Pacific Railway*.	Appel renvoyé.
12912	Tunnel de l'avenue du Parc, ville de Saint-Louis, Qué., *vs* le Pacifique-Canadien.	Appel renvoyé.
17040	Rameau de Lambton à Weston et le Pacifique-Canadien.	App. abandonné.
C. 3322	Affaires du viaduc de Toronto.	Appel renvoyé.
12021–70	Cité de Toronto *vs Toronto North Grade Separation*.	Appel renvoyé.
16177	*Canadian Pacific Railway vs Mountain Lumber Manufacturers Association* contre le tarif de transport du bois de construction.	Appel retiré.
19024	Charles Miller de Toronto *vs Grand Trunk Pacific Railway, re* station à Prince-George, C.B.	Appel renvoyé.
17716–10	*Canadian Pacific Railway vs* la ville de Maisonneuve, Qué., *re* passages à niveau	Appel renvoyé.
22681–25	Cité de Montréal contre le Nord-Canadien, voie d'évitement, croisant les rues Stadacona et Marlboro, à Montréal, Qué.	App. abandonné.
21418	Cité de Prince-George, C.B., emplacement de la gare du Grand-Tronc-Pacifique entre les rues Oak et Ash, à Prince-George.	Appel renvoyé.
21660	*Canadian Northern Ontario Railway vs* Townships de Loughboro, Ont.	Appel renvoyé.
26169	Compagnie du Pacifique-Canadien et Canadian-Northern, aiguillage commun au marché public à bestiaux de l'est, à Montréal.	App. abandonné.
17040	Appel de la part du Pacifique-Canadien, *re* rameau Lambton à Weston (2e appel).	Appel retourné.
27693	Cité de Hamilton contre le Grand-Tronc, service des voyageurs sur l'embranchement Nord et Nord-Ouest entre Hamilton et Burlington Beach et la ville de Burlington, Ont.	App. abandonné.
27840	Appel de la part de la chambre de commerce de Winnipeg contre l'ordonnance de la Commission à l'effet d'autoriser une augmentation générale des taux de transport de 15 pour 100.	Appel renvoyé.
28439·3	Ville de Saint-Lambert, Qué., contre la décision de la Commission datée du 10 juillet 1918, à l'effet d'augmenter les taux du chemin de fer *Montreal and Southern Counties*.	Appel renvoyé.
28230	Avis d'appel par la cité de Hamilton, Ont., au sujet de l'ordonnance de la Commission n° 27843 et l'ordonnance 27857 relative au parc Kinar, Hamilton, Ont.	Appel retourné.
29040·2	Le Conseil National de Laiterie du Canada, au nom de l'Association Canadienne des fabricants de crème glacée, relativement au classement de la crème glacée.	Appel retourné.
C. 955	Ligue des propriétaires de Montréal relativement à l'augmentation des taux du téléphone.	Appel renvoyé.
30434	Cité de Windsor, Ont., demandant une ordonnance rescindant l'ordonnance de la Commission n° 30028, autorisant le chemin de fer Pacifique-Canadien à construire des voies ferrées allant au hangar projeté à travers la partie de l'avenue Caron non ouverte à la circulation, à Windsor.	Appel renvoyé.
29996	Cité de Toronto contre l'ordonnance générale n° 308, autorisant une augmentation générale des taux de transport de marchandises.	Appel retourné.
C. 955	Cité de Toronto contre le jugement de la Commission du 13 avril 1921, autorisant une augmentation des taux du téléphone Bell.	App. abandonné.
23092·2	Compagnie de chemin de fer C. N. Q. contre l'ordonnance n° 31312 *re* croisement du chemin de fer Pointe aux Trembles Terminal à la Pointe aux Trembles.	App. en suspens.
30380	Appel de la corporation de la cité de Toronto contre la décision de la Commission (ordonnance générale n° 327) au sujet des taux de messageries.	Appel renvoyé.
30380·13	Appel du Conseil national d'Industrie laitière du Canada de la décision de la Commission et demandant une ordonnance pour annuler l'augmentation de 20 p. 100 sur les taux de la crème, taux autorisés temporairement aux compagnies de messageries sur leur demande en date du mois de juillet 1920.	Appel retourné.
17112·27	Appel de l'Association des Meuniers du Dominion du jugement de la Commission, en date du 6 mars 1922, au sujet des tarifs en paliers pour le transport du blé d'exportation.	Appel renvoyé.
29040·2	Appel du Conseil national d'Industrie laitière du Canada pour le compte des fabricants de crème glacée du Canada, contre l'ordonnance de la Commission n° 28883, au sujet des taux de messageries pour le transport de la crème glacée.	Appel renvoyé.

LISTE des causes inscrites en appel auprès du Gouverneur en conseil, du 1er février 1904 au 31 décembre 1926—*Fin*

N° du dossier	Sujet	Décision
30686·2	Appel des provinces de l'Alberta et de la Colombie britannique au Gouverneur en conseil, contre l'arrêt de la Commission en date du 30 juin 1922, (G.O. 366) concernant les taux de chemins de fer	Appel retourné.
30380·13	Le Conseil national d'Industrie laitière du Canada contre le jugement de la Commission en date du 21 novembre 1922 au sujet d'une augmentation de 20 pour cent dans les taux de messageries pour le transport de la crème	Appel maintenu
3025·16	N. St. C. & T. Ry. Co. contre l'arrêt de la Commission n° 33190 en date du 1er novembre 1922, relativement au remplacement de sa voie sur les rues Oak et Merritt dans la ville de Merritton, Ont	App. en délibéré.
32812·1	Gouvernements des provinces de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba contre l'arrêt de la Commission (G.O. 408) en date du 14 octobre 1924, au sujet des taux du Pas du Nid-du-Corbeau	P.C. 2220
	Accordé en attendant la décision de la Cour Suprême.	P.C. 886
9754·22	*Canadian Shipper's Traffic Bureau* contre l'arrêt de la Commission n° 36646, en date du 27 juillet 1925, au sujet d'une réclamation contre la compagnie de chemin de fer du Grand Tronc, en vue d'obtenir le remboursement d'une prétendue surcharge pour frais de transport	App. en instance.
30686–2	Appel des gouvernements provinciaux de la Colombie britannique, de l'Alberta et de la Saskatchewan contre une ordonnance de la Commission concernant un changement dans les taux de transport du grain et de la farine à la côte du Pacifique	En instance.

Sommaire

Appels renvoyés	20
Appels retournés	10
Appels abandonnés	4
Appel retiré	1
Appels maintenus	3
Appels en suspens	2
Total	40

ANNEXE "G"

LISTE DES ORDONNANCES GÉNÉRALES ET DES CIRCULAIRES DE LA COMMISSION POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1926

CIRCULAIRE N° 209

10 mars 1926.

Dossier n° 21351.1. Chasse-bestiaux sur les locomotives

Au sujet de la requête de l'Association des chemins de fer pour prolonger le temps imparti pour l'exécution de l'ordonnonce générale n° 379, veuillez, à titre de renseignement, faire connaître à la Commission le nombre total de locomotives routières employées sur votre voie ferrée, le nombre de celles qui sont munies du chasse-bestiaux réglementaire, tel que requis par l'ordonnance générale n° 379, et le nombre de celles qui n'en sont pas encore munies.

Par ordre de la Commission,

A.-D. CARTWRIGHT,
Secrétaire.

CIRCULAIRE N° 210

Au sujet de la formule du consentement donné par les municipalités et autres corps publics, sur demande faite à la Commission.

Dossier n° 429.6.

26 avril 1926.

J'ai reçu instruction de vous faire remarquer que l'attention de la Commission a été attirée sur une certaine négligence qui s'est glissée au sujet de la formule du consentement donné par les municipalités et autres corporations sur demande faite à ladite Commission. Ce consentement est souvent donné par écrit seulement sur les plans signés par le maire, le secrétaire-trésorier ou l'ingénieur de la municipalité, alors que tout corps politique ne peut donner son consentement autrement que par résolution ou par règlement.

C'est pourquoi la Commission m'a ordonné d'attirer l'attention des compagnies de chemins de fer sur ce point particulier, et de leur demander si elles auraient quelque raison à apporter contre l'émission d'une ordonnance de la Commission statuant qu'à l'avenir lorsqu'il sera nécessaire d'avoir le consentement d'une municipalité ou de toute autre corporation, ce consentement devra être fourni à la Commission sous la forme d'une résolution ou d'un règlement.

Par ordre de la Commission,

A.-D. CARTWRIGHT,
Secrétaire.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 426

Relative à l'ordonnance n° 37188 de la Commission, en date du 23 décembre 1925, exigeant que les dispositions de l'ordonnance générale n° 425 datée du 13 novembre 1925 au sujet des amendements aux tarifs de transport des explosifs puissants soient mis en vigueur pas plus tard que le 8 janvier 1926; et à la requête des compagnies de chemins de fer Canadien-National et Canadien-Pacifique pour obtenir un prolongement de délai jusqu'au soir du 3 février 1926.

Dossier n° 33502.

Le lundi 18 janvier 1926.

Hon. H.-A. McKeown, C.R., *commissaire en chef.*

Thomas Vien, C.R., *commissaire en chef suppléant.*

A.-C. Boyce, C.R., *commissaire.*

Après audition de la cause lors des séances de la Commission tenues à Montréal le 8 janvier 1926, et des raisons alléguées, en présence de l'avocat des compagnies de chemins de fer, et considérant que d'autres points de droit et d'autres faits seraient soumis à la Commission lors de sa séance régulière d'Ottawa, le 2 février 1926; et attendu que les compagnies de chemin de fer doivent déposer dans l'intervalle des documents additionnels et en faire part aux parties intéressées, pour être prêtes à être entendues à ce sujet lors de cette prochaine séance,—

La Commission ordonne: que le délai imparti pour se conformer aux exigences de ladite ordonnance générale n° 425 au sujet de la mise en vigueur des amendements au tarif de transport des explosifs puissants, soit, et il est par les présentes, prolongé jusqu'au soir du mercredi 3 février 1926.

H.-A. McKEOWN,
Commissaire en chef.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 427

Au sujet de la requête de l'Association canadienne des fabricants de pâte de bois, ci-après appelée "la requérante", en vertu de l'article 325 de la Loi des chemins de fer de 1919, pour obtenir une ordonnance modifiant les tarifs de transport de l'Association canadienne du transport des marchandises et de la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, applicables au transport de la pâte de bois, modifiant et changeant la charge minimum y définie pour chargements complets de wagons, de 90 p. 100 à 80 p. 100 de la capacité cubique des wagons, le mesurage devant être fait au point de destination, dans le but d'établir quand et dans quel cas ces wagons doivent être considérés et acceptés comme ayant leur plein chargement.

Dossier nº 19475.79.3

Le jeudi 28 janvier 1926.

Hon. H.-A. McKeown, C.R., *Commissaire en chef.*

Thomas Vien, C.R., *Commissaire en chef suppléant.*

A.-C. Boyce, C.R., *Commissaire.*

Après audition de la requête durant la séance de la Commission tenue à Montréal, Qué., le 8 janvier 1926, en présence de l'avocat et des représentants de la requérante, l'Association canadienne du transport des marchandises, l'Associa-

tion canadienne des fabricants de pâte et papier, et les compagnies de chemins de fer Canadien-Pacifique et Canadien-National, et des raisons apportées à l'appui,—

La Commission ordonne: Que les compagnies de chemins de fer soumises à la juridiction de la Commission et qui publient des tarifs sur la pâte de bois en chargements de wagons complets, et contenant la disposition suivante: "Les wagons ne seront considérés comme ayant leur chargement complet que s'ils contiennent 90 p. 100 de leur capacité cubique, le mesurage étant fait au point de destination", devront amender ladite disposition du tarif pour qu'elle soit rédigée comme suit: "Les wagons ne seront considérés comme ayant leur chargement complet que s'ils contiennent 87 p. 100 de leur capacité cubique, le mesurage devant être pris au point de destination"; ledit amendement devant prendre effet pas plus tard que le 15 mars 1926.

H.-A. McKEOWN,
Commissaire en chef.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 428

Relative à l'ordonnance générale de la Commission n° 389, datée du 21 janvier 1924, modifiant l'ordonnance générale n° 78, datée du 14 juillet 1911, déterminant les règlements et instructions devant guider l'inspection et l'essai des chaudières de locomotives et de leurs accessoires, en biffant la clause 36 de ces instructions, clause relative aux protecteurs en verre pour graisseurs, et la remplaçant par la clause donnée dans ladite ordonnance générale n° 389.

Dossier n° 6948.5.

Lundi le 1er février 1926.

Hon. H.-A. McKeown, C.R., *Commissaire en chef.*

S.-J. McLean, *Commissaire en chef adjoint.*

A.-C. Boyce, C.R., *Commissaire.*

C. Lawrence, *Commissaire.*

Après lecture des documents présentés par les compagnies du Canadien-Pacifique, de l'Algoma Central et Baie d'Hudson, et du Québec Central, par la Fraternité des Mécaniciens de locomotive, et la Fraternité des Chauffeurs et Aides-Mécaniciens de locomotive, et conformément au rapport et à la recommandation du fonctionnaire en chef de l'exploitation,—
La Commission ordonne:

1. Que le délai imparti pour faire les changements auxdits accessoires soit, et est par les présentes, prolongé jusqu'au 1er janvier 1927.

2. Que ladite ordonnance générale n° 389, en date du 21 janvier 1924, soit, et est par les présentes, amendée en remplaçant les mots " plaque armée " dans la clause 36 de l'ordonnance générale n° 78, telle que modifiée par l'ordonnance générale n° 389, par les mots " verre de dureté spéciale ".

H.-A. McKEOWN,
Commissaire en chef.

ORDONNANCE GÉNÉRALE Nº 429

Relative à l'ordonnance générale nº 427 de la Commission, datée du 28 janvier 1926, prescrivant aux compagnies de chemins de fer soumises à la juridiction de la Commission qui publient des tarifs sur le bois à pâte en chargements de wagons et contenant la disposition suivante, savoir: " Les wagons ne seront pas considérés comme ayant leur plein chargement à moins de 90 p. 100 de leur capacité cubique, le mesurage devant être fait au point de destination", de modifier ladite clause de tarif de manière qu'elle se lise: " Les wagons ne seront considérés comme ayant leur plein chargement que s'ils contiennent 87 p. 100 de leur capacité cubique, le mesurage devant être fait au point de destination"; lesdits amendements devant être mis en vigueur au plus tard le 15 mars 1926.

Dossier nº 19475.79.3.

Le lundi 15 mars 1926.

Hon. H.-A. McKeown, C.R., *Commissaire en chef.*

Thomas Vien, C.R., *Commissaire en chef suppléant.*

A.-C. Boyce, C.R., *Commissaire.*

Après lecture des documents soumis pour l'Association canadienne du transport des marchandises,—

La Commission ordonne: Que ladite ordonnance générale nº 427, datée du 28 janvier 1926, soit modifiée de manière à stipuler que lesdits amendements auxdits tarifs qui s'appliquent aux points de destination situés aux Etats-Unis entrent en vigueur le 22 avril 1926.

H.-A. McKEOWN,
Commissaire en chef.

ORDONNANCE GÉNÉRALE Nº 430

Relative à la requête de l'Association canadienne du transport des marchandises, sous l'empire de l'article 322 de la Loi des chemins de fer de 1919, pour l'approbation du supplément 1 à la classification nº 17 des marchandises canadiennes, soumise à la Commission le 11 décembre 1925.

Dossier nº 33365.60.

Le mardi 23 mars 1926.

S.-J. McLean, *Commissaire en chef adjoint.*

Thomas Vien, C.R., *Commissaire en chef suppléant.*

A.-C. Boyce, C.R., *Commissaire.*

C. Lawrence, *Commissaire.*

Hon. Frank Oliver, *Commissaire.*

Attendu qu'avis a été donné dans la *Gazette du Canada* par l'Association canadienne du transport des marchandises, tel que requis par l'article 322 de la Loi des chemins de fer, 1919, et que copie dudit supplément a été servie aux organisations commerciales énumérées dans les ordonnances générales nºs 271, 348 et 353 de la Commission, demandant que leur opposition, s'il en est, fût présentée à la Commission dans un délai de trente jours;

Après étude desdites objections et après audition de la requête à la séance de la Commission tenue à Ottawa le 16 février 1926, en présence des représentants de l'Association canadienne du transport des marchandises, de l'Association des Manufacturiers canadiens, de l'Association des marchands détaillants et de la compagnie Northern Electric, et des raisons alors alléguées; et, conformément au rapport et aux recommandations du fonctionnaire en chef du trafic,—

La Commission ordonne: Que ledit supplément n° 1 de la classification n° 17 des marchandises canadiennes reçu par la Commission et entré dans le dossier n° 33365.60, soit, et est par les présentes, approuvé, sujet aux additions et changements suivants:

Chapitre	Page	—	C.I.	C.C.
22-23	3	Changement comme suit:—		
		Nécessaires de jeux de quilles:—		
		Planches ou allées, simples ou avec fosse et gouttières, tampons, bande de séparation, bandes de quillier, dispositifs à fiches ou rondelles pour dresser les quilles, poteaux et rampes de retour, P.S.:—		
		En boîtes, paquets ou layettes	2	
		En ballots désignés, C.C. uniforme ou mixte, ou en C.C. mixte avec boules, quilles, tableaux de pointage en bois, tablettes de pointage en papier, en boîtes ou layettes, poids min., 24,000, sujet à la règle 7	.....	5
Ajouter	4	Changement au chapitre 12, page 61 de la classification comme suit:—		
		Brique:—		
		Emaillée ou vernissée:—		
		En barils, boîtes ou cageots	3	
		Libres ou en ballots, C.C., min. 30,000 liv	.....	5
10	5	Changement comme suit:—		
		Carneaux ou tuyaux de cheminées en argile:—		
		Libres:—		
		Pesant moins de 15 liv. chacun	3	
		Pesant 15 liv. ou plus chacun	4	
		En barils, boîtes ou cageots	4	
		Libres ou en ballots, C.C., min. 30,000	.....	10
12	5	Changement comme suit:—		
		Poteries pour cheminées ou carneaux, argile:—		
		Libres:—		
		Pesant moins de 15 liv. chacune	3	
		Pesant 15 liv. ou plus chacune	4	
		En barils, boîtes ou cageots	4	
		Libres ou en ballots, C.C., min. 30,000 liv	.....	10
Ajouter	7	Ajouter le chapitre suivant:—		
		Appareils et fournitures électriques:—		
		Toron métallique, fer ou acier:—		
		En barils, boîtes ou bobines, ou sur rouleaux	3	
		En ballots désignés, C.C., min. 36,000 liv	.....	5
6	10	Changement comme suit:—		
		Pentures roulantes, supports ou rail de porte roulantes, consoles ou crochets de rails, en fer ou acier, nus, laqués ou recouverts en laiton, bronze ou cuivre:—		
		En barils ou boîtes	3	
		En barils, boîtes ou paquets, C.C. poids min. 30,000 liv.	.....	5
Ajouter	10	Changer le chapitre 24, page 150 de la classification comme suit:—		
		Quincaillerie:—		
		Clôture en fil métallique, avec poteaux d'acier et parapets tubulaires (voir note):—		
		En paquets ou rouleaux	3	
		Libres ou en ballots, C.C., min. 24,000, sujet à la règle 7	.....	5
		NOTE.—Avec les consignations de clôtures en fil de fer il peut être accepté au taux et poids minimum de C.C. applicable à ces clôtures, la ronce artificielle, le fil à ressorts spiraux, les crampes, les tendeurs et les fils d'étais pour une pesanteur combinée n'excédant pas 20 p. 100 du poids de la clôture elle-même.		
Ajouter	10	Changer le chapitre 52, page 154 de la classification comme suit:—		
		Quincaillerie:—		
		Tuyaux de plomb:—		
		En bobines enveloppées	3	
		Sur rouleaux lattés	3	
		En barils, boîtes ou cageots	3	
		En ballots nommés, C.C., min. 36,000 liv	.....	5

Chapitre	Page	—	C.I.	C.C.
2	11	Changement comme suit:—		
		Soudure, N.A.D.S.:—		
		En sacs	3	
		En barils ou boîtes	3	
		En ballots désignés, C.C., min. 36,000 liv	.....	5
Ajouter	14	Changer le chapitre 28, page 190 de classification comme suit:—		
		Séparateurs à vapeur ou à l'huile, N.A.D.S.:—		
		Libres ou sur patins	2	
		En barils, boîtes ou layettes	2	
		En ballots, libres ou sur patins, C.C., min. 24,000 liv., sujets à la règle 7	.....	5
4	15	Changement comme suit:—		
		Plaques de pianos, en fer ou en acier, R.P.I:—		
		Libres	2	
		En boîtes ou layettes	3	
		Libres ou en ballots, C.C., min. 30,000 liv	.....	5
30	15	Changement comme suit:—		
		Mitrailleuses (Voir note 1):—		
		En boîtes	1	
		En boîtes, C.C., min. 30,000 liv	.....	3
	17	Changement comme suit:—		
10	.....	Postes de réception radiophonique et pièces:—		
12	.....	Postes de réception radiophonique (voir note):—		
		En boîtes	1½	
		En boîtes, C.C., min. 16,000 liv., sujets à la règle 7	.....	2
13	.....	Poste récepteurs et pupitres ou tables en combinaison (voir note):—		
		En boîtes ou layettes	D-1	
		En boîtes ou layettes, C.C., min. 16,000 liv. sujets à la règle 7	.....	2
14	.....	Lampes ou tubes de postes recepteurs:—		
		Emballés dans des boîtes	2½	
		Emballés dans des boîtes, C.C., min. 14,000 liv., sujets à règle 7	.....	2
16	17	Pavillons amplificateurs, sans les bases:—		
		En boîtes	1½	
		En boîtes, C.C., min. 12,000 liv. sujets à la règle 7	.....	1
18		Cadres pour récepteurs, en boîtes	1½	
20	.....	Haut-parleurs radiophoniques ou téléphoniques, avec ou sans les bases (voir note):—		
		En boîtes	1½	
		En boîtes, C.C., min. 16,000 liv., sujets à la règle 7	.....	2
22	.....	Postes récepteurs et phonographes combinés:—		
		En boîtes	1½	
		En boîtes, C.C., min. 16,000 liv., sujets à la règle 7	.....	2
		NOTE.—Un nombre suffisant de lampes ou tubes triodes pour garnir chaque poste récepteur peuvent être inclus au même taux (qu'ils soient emballés avec les appareils ou séparément).		
8-14	18	Changement comme suit:—		
		Soie artificielle ou naturelle, lorsque la valeur déclarée par écrit par l'expéditeur est conforme aux données suivantes:—		
		Filaments de soie artificielle, filés ou moulinés, y compris le fil de chaine ou de trame, sujets à la règle 29:—		
		Lorsque la valeur déclarée ne dépasse pas $1.00 la livre	1	.....
		Lorsque la valeur déclarée est plus de $1.00 la livre	1½	
		Soie naturelle:—		
		Brute, sujette à la règle 29:—		
		Lorsque la valeur déclarée ne dépasse pas $1.00 la livre	1	
		Lorsque la valeur déclarée dépasse $1.00 la liv	1½	
		Filée, décreusée ou moulinée, y compris l'organsin, le brin simple, le retors, la trame et la chaîne, sujette à la règle 29:—		
		Lorsque la valeur déclarée ne dépasse pas $1.00 la livre	1	
		Lorsque la valeur déclarée dépasse $1.00 la livre	1½	
Règle 3	1	La règle 3 devra être modifiée par l'addition de l'article 6, comme suit:—		
		Article 6.—La progression au-dessus de la classe 1 sera:— 1¼, 1½, D1, 2½tl., 3tl, 3½tl, 4tl, 4½tl, 5tl, 5½tl.		

THOMAS VIEN,
Commissaire en chef suppléant.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 431

Relative à l'ordonnance générale n° 379 de la Commission, datée du 4 avril 1923, modifiant les " Règles relatives à l'inspection des locomotives et tenders " prescrites par l'ordonnance générale n° 289, datée du 24 mars 1920, concernant l'adaptation de chasse-bestiaux aux locomotives.

Dossier n° 21351.1.

Le jeudi 29 juillet 1926.

S.-J. McLean, *commissaire en chef adjoint.*

A.-C. Boyce, C.R., *commissaire.*

C. Lawrence, *commissaire.*

Après lecture des documents produits par l'Association des chemins de fer du Canada et par la compagnie de chemin de fer Père Marquette; et conformément au rapport et à la recommandation du chef de l'exploitation,—

La Commission ordonne:

1. Que le délai imparti pour que les chemins de fer nationaux du Canada, la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, la compagnie de chemin de fer Michigan Central et la compagnie de chemin de fer Québec Central se conforment aux prescriptions de ladite ordonnance n° 379, datée du 4 avril 1923, soit, et est par les présentes, prolongé jusqu'au 31 décembre 1927.

2. Que le délai imparti à la compagnie de chemin de fer Père Marquette pour se conformer aux prescriptions de ladite ordonnance n° 379 soit prolongé jusqu'au 31 décembre 1926.

3. Que toutes lesdites compagnies de chemins de fer rapportent trimestriellement à la Commission le nombre de locomotives qui ont été pourvues de chasse-bestiaux en conformité de l'ordonnance générale n° 379.

S.-J. McLEAN,
Commissaire en chef adjoint.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 432

Relative à la requête de la National Explosive, Limited, d'Ottawa, Ontario, pour obtenir une ordonnance destinée à améliorer les conditions du transport des explosifs en consignations inférieures à un chargement de wagon à l'est de Winnipeg, excepté sur le chemin de fer Ottawa New-York.

Dossier n° 1717.30.

Le vendredi 13 août 1926.

S.-J. McLean, *commissaire en chef adjoint.*

A.-C. Boyce, C.R., *commissaire.*

C. Lawrence, *commissaire.*

Après audition de la requête à la séance de la Commission tenue à Ottawa le 18 mai 1926, en présence des représentants de la requérante, de l'Association canadienne du transport des marchandises, et des chemins de fer Canadien-National et Pacifique-Canadien, et des raisons alléguées; et conformément au rapport et à la recommandation du chef de l'exploitation,—

La Commission ordonne: Que les compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien, Canadien-National, Central Vermont, Dominion Atlantic, Montreal

and Southern Counties, Jonction de Napierville, Nipissing Central, Québec Central, Québec, Montréal et région du Sud, Quebec Railway, Light and Power, Témiscouata, Atlantic, Quebec and Western et Québec Oriental, amendent leurs tarifs applicables aux explosifs à partir du 30 août 1926, de manière que les taux publiés dans ces tarifs pour le transport des explosifs puissants en chargement fractionnaire ne dépassent pas le taux de double première classe avec minimum de $6 pour une simple consignation. La présente ordonnance ne doit pas avoir pour effet de faire augmenter les tarifs en vigueur sur les lignes des compagnies sujettes à la juridiction de la Commission, à l'est de Port-Arthur, Ont., lorsque ces tarifs comportent, pour les explosifs, des prix minima inférieurs à ceux spécifiés ci-dessus.

S.-J. McLEAN,
Commissaire en chef adjoint.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 433

Relative à l'ordonnance générale n° 379 de la Commission, en date du 4 avril 1923, modifiant les règles relatives à l'inspection des locomotives et des tenders, règles prescrites par l'ordonnance générale n° 289 en date du 24 mars 1920, concernant la nécessité de munir de chasse-bestiaux les locomotives de transport.

Dossier n° 21351.1.

Le vendredi 17 septembre 1926.

L'hon H.-A. McKeown, *commissaire en chef.*

S.-J. McLean, *commissaire en chef adjoint.*

A.-C. Boyce, C.R., *commissaire.*

Après lecture du documents déposé au nom de la *Northern Pacific Ry. Co.* ainsi que du rapport et des recommandations du chef de son service d'exploitation,

La Commission ordonne: Que ladite ordonnance générale n° 379, en date du 4 avril 1923, et modifiée par l'ordonnance générale n° 390, datée du 25 janvier 1924, et par l'ordonnance générale n° 396, datée du 10 mars 1924, soit, et est par les présentes, modifiée de nouveau par l'insertion des mots "Northern Pacific" après le mot "Ruthland" dans le dernier paragraphe de l'ordonnance.

H.-A. McKEOWN,
Commissaire en chef.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 434

Relative à l'ordonnance générale n° 289 de la Commission, en date du 24 mars 1920, prescrivant des règles relatives à l'inspection des locomotives et des allèges, règles figurant à l'annexe marquée "A"; et des ordonnances générales nos 379, 390, 396, 431 et 433, datées respectivement des 4 avril 1923, 25 janvier 1924, 10 mars 1924, 29 juillet 1926 et 17 septembre 1926, modifiant les " Règles relatives à l'Inspection des Locomotives et des Tenders " en ce qui concerne les chasse-bestiaux.

Dossier nº 21351.1.

Le mardi 16 novembre 1926.

L'hon H.-A. McKeown, *commissaire en chef.*

S.-J. McLean, *commissaire en chef adjoint.*

Thomas Vien, C.F., *commissaire en chef suppléant.*

A.-C. Boyce, C.R., *commissaire.*

C. Lawrence, *commissaire.*

L'hon. Frank Oliver, *commissaire.*

Après lecture du rapport et recommandation du chef du service de l'exploitation,—

La Commission ordonne:

1. Que les " Règles relatives à l'Inspection des Locomotives et des Tenders " prescrites par ladite ordonnance générale n° 289, datée du 24 mars 1920, soient amendées par la suppression du dernier paragraphe et son remplacement par les suivants:—

Chasse-bestiaux.—Toute locomotive affectée au service des transport doit être pourvue d'un chasse-bestiaux se projetant d'au moins 24½ pouces depuis l'arrière du poteau sur lequel il est construit jusqu'au nez de l'appareil. Le chasse-bestiaux doit être placé à trois pouces au moins et six pouces au plus de la voie, être fortement fixé et étayé et maintenu dans un état de service sûr et convenable.

Les locomotives affectées à un service exclusivement international sur les lignes des compagnies Boston-Maine, Delaware-Hudson et Ruthland Railroad, Northern Pacific, Central Vermont, Great Northern et New-York Central doivent être pourvus de chasse-bestiaux placés à trois pouces au moins et à six pouces au plus de la voie, construits suivant les dimensions permises par les règles et règlements de l'Interstate Commerce Commission, fixés bien à plomb, parfaitement étayés et maintenus dans un état de service sûr et convenable.

2. Que lesdites ordonnances générales nos 379, 390, 396, 431 et 433 rendues sur la présente question, soient rescindées.

H.-A. McKEOWN,
Commissaire en chef.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 435

Relative à l'étude de la question des projets de règlements concernant l'emplacement des installations de chargement et des postes de déchargemcnt de l'essence minérale, du naphte ou de tout liquide inflammable dont le point d'inflammabilité se trouve au-dessous de 30° F.

Dossier n° 28638.2.

Le jeudi 2 décembre 1926.

L'hon. H.-A. McKeown, *commissaire en chef.*

S.-J. McLean, *commissaire en chef adjoint.*

Thomas Vien, *commissaire en chef suppléant.*

C. Lawrence, *commissaire.*

L'hon. Frank Oliver, *commissaire.*

Ayant entendu la cause aux séances de la Commission tenues à Ottawa le 2 mars 1926, en présence de l'avocat et des représentants de l'Association des Chemins de fer du Canada, du chemin de fer National-Canadien, du chemin de fer Canadien du Pacifique, du "Michigan Central", du "Canadian Bureau of Explosives", de l'"Imperial Oil Limited", de la "McColl Brothers, Limited", et tenant compte des allégués ainsi que du rapport du chef de son service d'exploitation,—

La Commission ordonne: Que soient et sont autorisés, pour la gouverne des compagnies de chemin de fer relevant de la Commission, les règlements suivants concernant l'emplacement des installations de chargement et des postes de déchargement de l'essence minérale, du naphte ou de tout liquide inflammable dont le point d'inflammabilité est au-dessous de 30° F., savoir:—

PARTIE I

RÈGLES CONCERNANT L'EMPLACEMENT DES NOUVELLES INSTALLATIONS DE CHARGEMENT ET DES NOUVEAUX POSTES DE DÉCHARGEMENT ÉTABLIS APRÈS LE 5 JANVIER 1920, POUR L'ESSENCE BRUTE, L'ESSENCE RAFFINÉE, LE NAPHTE OU TOUT LIQUIDE DONT LE POINT D'INFLAMMABILITÉ EST AU-DESSOUS DE 30° F.

On attache une grande importance à l'emplacement des nouvelles installations de chargement et des nouveaux postes de déchargement des liquides volatils et inflammables. Or, dans le moment, il n'y a pas assez d'uniformité dans l'application des mesures protectrices de la vie et de la propriété. Les règles suivantes se rapportent aux emplacements des nouvelles installations mais non aux emplacements actuels.

Pour les fins du présent règlement, on entend par essence brute ou gazoline naturelle tout mélange résultat de la condensation du gaz naturel et obtenu soit par la compression soit par l'absorption et dont la tension de vapeur dépasse huit livres au pouce carré.

Chargement

1. (*a*) Les nouvelles installations de chargement de l'essence, de la benzine, du naphte raffinés et de tout liquide (autre que l'essence brute) dont le point d'inflammabilité est au-dessous de 30° F. ne doivent pas être placées à moins de 50 pieds d'une voie sur laquelle circulent des trains de voyageurs.

(*b*) Les nouvelles installations de chargement de la gazoline brute ne doivent pas être placées à moins de 100 pieds d'une voie où circulent des trains de voyageurs. Entre l'installation et la voie, on doit établir une digue, une levée de terre ou un mur de soutènement construit de manière à empêcher efficacement la liquide de couler vers la voie, en cas d'accident.

(*c*) Pour le chargement de la gazoline naturelle, le wagon-citerne et le réservoir d'emmagasinage doivent être assez bien reliés pour permettre l'écoulement libre et effectif des vapeurs de gazoline du wagon au réservoir sans qu'il y ait aucune fuite de ces vapeurs dans l'air, ou bien les vapeurs doivent être transportées par un tuyau de dégagement à un endroit situé au moins à cent pieds de la voie la plus proche où circulent des trains de voyageurs.

Déchargement

2. (*a*) Lorsqu'il s'agira de construire de nouveaux postes de déchargement nécessitant le concours du chemin de fer pour décharger les wagons-citernes contenant de l'essence raffinée, de la benzine, du naphte ou tout liquide (autre que l'essence brute) dont le point d'inflammabilité est au-dessous de 30° F., l'emplacement ne devra être choisi qu'après entente entre le voiturier et la compagnie pétrolière intéressée.

(*b*) Les nouveaux postes de déchargement de la gazoline naturelle devront être placés au moins à 100 pieds des voies où circulent des trains de voyageurs. On doit établir, entre l'installation et la voie ferrée, une digue, une levée de terre ou un mur de soutènement construit de telle manière qu'en cas d'accident les liquides ne puissent aucunement s'écouler vers la voie.

Emmagasinage

3. (*a*) Ces règles ne s'appliquent qu'aux réservoirs sus-terrains qui ont besoin du service d'un chemin de fer. Lorsque l'occasion s'en présentera, les chemins de fer devraient étudier la question des réservoirs sus-terrains. Tous les réservoirs d'emmagasinage sont considérés comme sus-terrains, à moins qu'ils ne soient suffisamment enfouis dans le sol pour que le sommet se trouve recouvert d'au moins trois pieds de terre.

(*b*) Tous les réservoirs doivent être assis sur des fondements solides.

(*c*) Dans les réservoirs de plus de 1,000 gallons, tous les trous d'homme, les trous de visite, les évents et autres ouvertures susceptibles de laisser échapper des vapeurs inflammables, doivent être pourvus d'un grillage de laiton de 20 fils par 20 au pouce ou de quelque chose d'équivalent qui, fixé de manière à couvrir complètement l'ouverture, doit être protégé contre l'obstruction. Ces grillages peuvent être faits de façon à pouvoir s'enlever, mais ils doivent normalement rester bien en place. Lesdits réservoirs doivent être suffisamment pourvus d'évents ou munis d'une soupape de sûreté réglée pour s'ouvrir sous une pression ou une aspiration d'au plus cinq livres au pouce carré. Seuls seront considérés comme satisfaisants les couvercles de trous d'homme se fermant par leur propre poids.

(*d*) Les réservoirs pourvus d'un système de dégagement par pression doivent avoir une soupape de sûreté réglée tout au plus à la moitié de la pression sous laquelle le réservoir a été mis à l'essai au début.

(*e*) Les réservoirs contenant plus de 500 gallons et pas plus de 18,000 gallons d'essence, de benzine, de naphte, d'essence brute ou de tout liquide dont le point d'inflammabilité est au-dessous de 30° F. doivent être placés au moins à 80 pieds des voies où circulent des trains de voyageurs.

(*f*) Pour les réservoirs dépassant une capacité de 18,000 gallons on doit observer les proportions suivantes:—

Capacité des réservoirs (en gallons)	Distance minimum à partir de la voie où circulent des trains de voyageurs
18,000 à 30,000	80 pieds
30,001 à 48,000	90 pieds
48,001 à 100,000	110 pieds
100,001 à 150,000	110 pieds
150,001 à 250,000	120 pieds
250,001 à 500,000	150 pieds
Plus de 500,000	200 pieds

(*g*) Lorsque la chose est possible, on doit établir les réservoirs sur des terrains qui s'inclinent à mesure qu'ils s'éloignent de l'emprise de la voie ferrée. Autour des réservoirs, on doit construire des digues, en terre, en béton ou en toute autre matière appropriée, capables de loger tout le contenu des réservoirs. Ou bien ceux-ci doivent être bâtis et placés de telle façon que, advenant un bris, le liquide s'en aille dans une direction voulue pour que la propriété du chemin de fer et les trains qui passent ne soient pas exposés au danger.

Règles générales

4. (*a*) En mesurant la distance qui sépare une voie ferrée d'une installation de chargement ou de déchargement des wagons-citernes, on doit prendre les mesures entre le rail intérieur de la voie commune et le rail intérieur de la voie de chargement vis-à-vis du centre du wagon arrêté en place.

(*b*) Tandis que le wagon-citerne est relié au réservoir par les conduites de chargement ou déchargement, on doit placer sur la voie ou sur le wagon des écriteaux propres à donner l'avertissement nécessaire. Celui qui charge ou décharge le wagon-citerne est obligé de fournir, d'entretenir et de placer ces écriteaux, et il a seul le droit de les enlever. On ne doit pas accrocher ni déplacer les wagons-citernes ainsi gardés. On ne doit pas non plus placer sur la même voie d'autres wagons pouvant empêcher de voir les écriteaux, à moins d'en avoir au préalable averti celui qui a placé ces écriteaux. Avant d'enlever ces écriteaux, même temporairement, celui qui a droit de les enlever doit fermer à net le robinet de décharge du wagon-citerne. On ne doit pas ouvrir le robinet de décharge avant que le wagon-citerne soit convenablement protégé par les écriteaux. Ces écriteaux

doivent être d'au moins 12 pouces par 15 et porter les mots "HALTE!—Wagon-Citerne raccordé!" ou "HALTE!—Ouvriers au travail!" Le mot "HALTE" doit être en lettres d'au moins 4 pouces de hauteur, et les autres mots en lettres d'au moins deux pouces de hauteur. Les lettres doivent être blanches sur fond bleu.

Ces prescriptions sont conformes à l'article 26 du Règlement général concernant les trains et les enclenchements sur les voies, règlement qui contient le passage suivant:—

Un drapeau bleu dans le jour et une lumière bleue la nuit, mis à la vue à un bout ou aux deux bouts d'une locomotive, d'un wagon ou d'un train, indique que des ouvriers sont à l'ouvrage en dessous ou tout près. Lorsqu'ils sont ainsi protégés, on ne doit pas les accrocher ni les déplacer, ni placer d'autres wagons sur la même voie de manière à intercepter la vue des signaux bleus sans avoir au préalable averti les ouvriers.

Les ouvriers doivent installer les signaux bleus, et ils sont seuls autorisés à les enlever.

(*c*) Si le chemin de fer le demande, pour des fins de sécurité, on doit enfouir sous terre les conduites sus-terraines existant dans l'enceinte de la voie servant au chargement ou au déchargement des wagons-citernes. Si possible, on placera ces conduites à une profondeur d'au moins trois pieds, et aux endroits où ces conduites passent sous les voies, on doit les rendre à au moins quatre pieds au-dessous de la surface inférieure des traverses.

(*d*) Tous les raccords entre les wagons-citernes et les conduites doivent être en bon état et ne pas permettre de fuite. Pour assurer l'étanchéité parfaite et constante de ces raccords, la compagnie de chemin de fer doit les examiner souvent et le propriétaire ou l'industriel intéressé doit les remplacer lorsqu'ils deviennent usés. On ne doit pas laisser les wagons-citernes reliés aux conduites, sauf pendant le chargement ou le déchargement et tant qu'un homme compétent est sur place et en est responsable.

(*e*) A moins qu'on emploie des lampes électriques fermées, le chargement ou le déchargement des wagons-citernes doit être interdit excepté dans le jour lorsqu'on n'a pas besoin d'éclairage artificiel. Est également interdite, pendant le chargement ou le déchargement, la présence de lanternes à flamme, de feux d'aiguillage à flamme et de tous autres feux ou lumières à flamme.

(*f*) Les compagnies de chemin de fer doivent exiger que les locomotives affectées au service des aiguillages lorsqu'elles passent, ainsi que celles qui s'arrêtent vis-à-vis d'un ou de plusieurs wagons-citernes sur la voie voisine de celle qui porte des écriteaux conformément à l'article 4 (*b*), ferment leurs portes de cendrier, leurs registres et leurs portes de foyer; et que toutes les locomotives fassent de même lorsqu'elles s'attellent à un wagon-citerne à un endroit de chargement ou de déchargement.

PARTIE II

Règles à observer dans l'emploi des installations de chargement, de déchargement et d'emmagasinage établies avant le 5 janvier 1920 pour la manutention de la gazoline naturelle, de la gazoline raffinée, de l'huile de naphte et de tous les autres liquides inflammables dont le point d'inflammabilité est au-dessous de 30°F

Le fonctionnement des installations de chargement, de déchargement et d'emmagasinage des liquides inflammables a une importance considérable, et il convient d'établir une certaine uniformité dans l'application des mesures protectrices de la vie et de la propriété.

Les règles suivantes ne s'appliquent qu'aux installations établies avant le 5 janvier 1920. Celles qui régissent l'emplacement et la mise en œuvre des installations établies après cette date sont contenues dans la partie I.

Pour les fins du présent règlement, on entend par essence ou gazoline naturelle tout mélange résultant de la condensation du gaz naturel et obtenu soit par la compression ou l'absorption et dont la tension de vapeur dépasse huit livres au pouce carré.

Chargement

1. Pour le chargement de la gazoline naturelle, le wagon-citerne et le réservoir d'emmagasinage doivent être assez bien reliés pour permettre l'écoulement libre et effectif des vapeurs de gazoline du wagon au réservoir sans qu'il y ait aucune fuite de ces vapeurs dans l'air, ou bien les vapeurs doivent être transportées par un tuyau de dégagement à un endroit situé au moins à cent pieds de la voie la plus proche où circulent des trains de voyageurs.

Déchargement

2. Lorsque d'anciennes installations pour le déchargement de la gazoline naturelle sont situées à moins de 75 pieds d'une voie où circulent des trains de voyageurs, on doit établir, entre l'installation et la voie, une digue ou une levée de terre ou un mur de soutènement construit de telle manière qu'en cas d'accident les liquides ne puissent aucunement s'écouler vers la voie.

Emmagasinage

3. (*a*) Ces règles ne s'appliquent qu'aux réservoirs sus-terrains qui ont besoin du service d'un chemin de fer. Tous les réservoirs d'emmagasinage sont considérés comme sus-terrains à moins qu'ils ne soient suffisamment enfouis dans le sol pour que le dessus se trouve recouvert d'au moins trois pieds de terre.

(*b*) Tous les réservoirs doivent être assis sur des fondements solides.

(*c*) Dans les réservoirs de plus de 1,000 gallons, tous les trous d'homme, les trous de visite, les évents et autres ouvertures susceptibles de laisser échapper des vapeurs inflammables doivent être pourvus d'un grillage de laiton de 20 fils par 20 au pouce ou de quelque chose d'équivalent qui, fixé de manière à couvrir complètement l'ouverture, doit être protégé contre l'obstruction. Ces grillages peuvent être faits de façon à pouvoir s'enlever, mais habituellement ils doivent rester bien en place. Les couvercles de trous d'homme pourvus d'une bonne fermeture peuvent d'ordinaire rester fermés et dispenser de mettre des grillages. Lesdits réservoirs doivent être suffisamment pourvus d'évents ou munis d'une soupape de sûreté réglée pour s'ouvrir sous une pression ou une aspiration d'au plus cinq livres au pouce carré. Seuls seront considérés comme satisfaisants les couvercles de trous d'homme se fermant par leur propre poids.

(*d*) Les réservoirs pourvus d'un système de dégagement par pression doivent avoir une soupape de sûreté réglée tout au plus à la moitié de la pression sous laquelle le réservoir a été mis à l'essai au début.

(*e*) Tout réservoir situé à moins de 200 pieds d'une voie sur laquelle circulent des trains de voyageurs et sur un terrain qui ne s'incline pas en s'éloignant de l'enceinte du chemin de fer doit, lorsque c'est possible, être protégé par des digues de terre ou de béton ou de d'autres matériaux appropriés afin que tout liquide s'échappant du réservoir reste loin ou s'éloigne du chemin de fer.

Règles générales

4. (*a*) En mesurant la distance qui sépare une voie ferrée d'une installation de chargement ou de déchargement des wagons-citernes, on doit prendre les mesures entre le rail intérieur de la voie commune et le rail intérieur de la voie de chargement vis-à-vis du centre du wagon arrêté en place.

(*b*) Tandis que le wagon-citerne est relié au réservoir par des conduites de chargement ou de déchargement, on doit placer sur la voie ou sur la wagon des écriteaux propres à donner l'avertissement nécessaire. Celui qui charge ou décharge le wagon-citerne est obligé de fournir, d'entretenir et de placer ces écriteaux, et il a seul le droit de les enlever. On ne doit pas accrocher ni déplacer les wagons-citernes ainsi gardés. On ne doit pas non plus placer sur la même voie d'autres wagons pouvant empêcher de voir les écriteaux, à moins d'en avoir au préalable averti celui qui a placé ces écriteaux. Avant d'enlever ces écriteaux, même temporairement, celui qui a droit de les enlever doit fermer à net le robinet de décharge du wagon-citerne. On ne doit pas ouvrir le robinet de décharge avant que le wagon-citerne soit convenablement protégé par les écriteaux. Ces écriteaux doivent être d'au moins 12 pouces par 15 et porter les mots "HALTE!—Wagon-Citerne raccordé!" ou "HALTE! — Ouvriers au travail!" Le mot "HALTE" doit être en lettres d'au moins 4 pouces de hauteur, et les autres mots en lettres d'au moins deux pouces de hauteur. Les lettres doivent être blanches sur fond pleu.

Ces prescriptions sont conformes à l'article 26 du Règlement général concernant les trains et les enclenchements sur les voies uniques, règlement qui contient le passage suivant:—

Un drapeau bleu dans le jour et un feu bleu la nuit mis à la vue à un bout ou aux deux bouts d'une locomotive, d'un wagon ou d'un train indique que des ouvriers sont à l'ouvrage en dessous ou tout près. Lorsqu'ils sont ainsi garantis, on ne doit pas les accrocher ni les déplacer, ni placer d'autres wagons sur la même voie de manière à intercepter la vue des signaux bleus sans en avoir au préalable averti les ouvriers.

Les ouvriers doivent installer les signaux bleus, et ils sont seuls autorisés à les enlever.

(*c*) Si le chemin de fer le demande, pour des fins de sécurité, on doit enfouir sous terre les conduites sus-terraines existant dans l'emprise de la voie servant au chargement ou au déchargement des wagons-citernes. Si possible, on placera ces conduites à une profondeur d'au moins trois pieds, et aux endroits où ces conduites passent sous les voies, on doit les rendre au moins à quatre pieds au-dessous de la surface inférieure des traverses.

(*d*) Tous les raccords entre les wagons-citernes et les conduites doivent être en bon état et ne pas permettre de fuite. Pour assurer l'étanchéité parfaite et constante de ces raccords, la compagnie de chemin de fer doit les examiner souvent et le propriétaire ou l'industriel intéressé doit les remplacer lorsqu'ils deviennent usés. On ne doit pas laisser les wagons-citernes reliés aux conduites, sauf pendant le chargement ou le déchargement et tant qu'un homme compétent est sur place et en est responsable.

(*e*) A moins que l'on emploie des lampes électriques fermées, le chargement ou le déchargement des wagons-citerne doit être interdit, excepté dans le jour lorsqu'on n'a pas besoin d'éclairage artificiel. Est également interdite pendant le chargement ou le déchargement la présence de lanternes à flamme, de feux d'aiguillage à flamme et de tous autres feux ou lumières à flamme.

(*f*) Les compagnies de chemin de fer doivent exiger que les locomotives affectées au service des aiguillages lorsqu'elles passent, ainsi que celles qui s'arrêtent vis-à-vis d'un ou de plusieurs wagons-citernes sur la voie voisine de celle qui porte des écriteaux conformément à l'article 4 (*b*) ferment leurs portes de cendrier, leurs registres et leur porte de foyer; et que toutes les locomotives fassent de même lorsqu'elles s'attellent à un wagon-citerne à un endroit de chargement ou de déchargement.

H.-A. McKEOWN,
Commissaire en chef.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 436

Relative à l'ordonnance générale n° 403 de la Commission, en date du 6 juin 1924, modifiée par l'ordonnance générale n° 412, en date du 19 décembre 1924 obligeant les compagnies de chemin de fer relevant de la Commission à installer des feux électriques dans les lanternes de classement ou de signalement sur toutes les locomotives actuellement en service qui sont déjà pourvues d'éclairage électrique ou qui peuvent l'être à l'avenir; toutes les machines mises en service à l'avenir et pourvues d'éclairage électrique devant avoir des feux électriques dans leurs lanternes de classement ou de signalement dès leur entrée en service, et toutes les machines actuellement en service et éclairées à l'électricité devant avoir des feux électriques dans leurs lanternes de classement ou de signalement au plus tard le 31 décembre 1925:

Dossier n° 6511.8.

Le MERCREDI 15 décembre 1926.

L'hon. H.-A. McKEOWN, C.R., *commissaire en chef.*

S.-J. McLEAN, *commissaire en chef adjoint.*

THOMAS VIEN, C.R., *commissaire en chef suppléant.*

A.-C. BOYCE, *commissaire.*

C. LAWRENCE, *commissaire.*

Ayant lu la requête de la compagnie du Pacifique-Canadien demandant une nouvelle audience sur la question des lanternes à signaux, et les documents déposés par la Fraternité des Chauffeurs et Mécaniciens de Locomotives et par la Fraternité des Mécaniciens de Locomotives, relativement à l'inobservation des dispositions de ladite ordonnance générale n° 403,—

La commission ordonne: Que pour ce qui concerne les lanternes de signalement la requête fasse l'objet d'une nouvelle audience de la Commission au temps et au lieu que celle-ci fixera; et, en attendant cette audience et la décision qui suivra, que soit suspendue la partie de ladite ordonnance générale n° 403 relative aux lanternes à signaux.

S.-J. McLEAN,
Commissaire en chef adjoint.

INDEX DES JUGEMENTS

A

Acheminement alternatif par voie de Saint-Jean et Jonction Sainte-Rosalie—Boards of trade de Halifax, N.-E., et Saint-Jean et Sackville, N.-B., et al, v. chemin de fer Nationaux du Canada .. 11-95

Algoma Eastern Ry. Co. et le département du développement du Nord de l'Ontario —Passages à niveau, Township de Merritt, district de Manitoulin, Ont. .. 74

Arrêt, frais d'—Tarif du blé d'exportation en vrac—De Fort-William à la côte de l'Atlantique—Dominion Millers' Association, Toronto v. C.P.R. et chemins de fer Nationaux du Canada.. 81

Association des compagnies de chemin de fer du Canada—Ordre de ralentir la vitesse des trains aux passages à niveau .. 19

B

Blé d'exportation en vrac—Tarif—Frais d'arrêt—De Fort-William à la côte de l'Atlantique—Frais d'arrêt—Dominion Millers' Association v. C.P.R. et chemins de fer Nationaux .. 81

Board of Trade de Halifax *et al.*—Acheminement alternatif par voie de Saint-Jean jonction Sainte-Rosalie—Chemins de fer Nationaux.. 11-95

Board of Trade de Moose-Jaw, Sask.—Raccordement de l'embranchement d'Outlook du Pacifique-Canadien aux chemins de fer Nationaux du Canada.. 122

Board of Trade de Saint-Jean, N.-B. *et al.*—Acheminement alternatif par voie de Saint-Jean et jonction Sainte-Rosalie—Chemins de fer Nationaux.. 11-95

Bolland (Ellen) v. chemins de fer Nationaux du Canada—Re: Expropriation de terrain 8-48

Bridgetown et Port-Wade, N.-E.—Service de trains—Chemins de fer Nationaux.. .. 75

British Columbia Tel. Co. et Association des contribuables de Cowichan Station, C.-B. relativement aux frontières entre les séries de Cobble Hill et Duncan.. 24

British Columbia Telephone Co.—Hausse des tarifs—Série de Point-Grey.. 62

Brownlee (John) & Co., Galt, Ont.—Remboursement—Frais de stationnement—Wagon de charbon—Chemins de fer Nationaux.. 86

C

Canadian Shippers' Traffic Bureau—Tarifs—Pâtes à papier par chargements de wagons —De Bathurst, N.-B., etc., à Toronto—Chemins de fer Nationaux.. 9-107

Charbon et coke—De la frontière Niagara à Toronto, etc.—Tarifs de petite vitesse— Discrimination injuste contre Weston-Standard Hardwood Lumber Co. 17

Chemins de fer Nationaux du Canada et Ellen Boland—Expropriation de terrain à Toronto.. 8-48

Chemins de fer Nationaux du Canada—Permission de croiser l'embranchement d'Outlook du Pacifique-Canadien—Moose-Jaw, Sask. 122

Chemins de fer Nationaux du Canada—Service de trains—Bridgetown et Port-Wade, N.-E.. 75

Consolidated Rendering Co., Boston, Mass.—Arrêt—Frais de stationnement—Eléments d'engrais chimiques—De Lowell, Mass., à divers endroits de la province de Québec —Chemins de fer Nationaux .. 90

Cowichan Ratepayers' Association de Cowichan Station, C.-B. v. B. C. Tel. Co. relativement aux frontières entre les séries de Cobble Hill et Duncan.. 24

D

Département de la voirie de la Saskatchewan—Circulation des véhicules sur le pont traversant la rivière Saskatchewan-Sud à Saint-Louis, Sask. .. 10-93

Département du développement du Nord de l'Ontario v. Algoma Eastern Ry. Co.— Passages à niveau—Township de Merritt, district de Manitoulin.. 74

Dominion Millers' Association, Toronto v. cie de chemins de fer Pacifique-Canadien et chemins de fer Nationaux du Canada—Frais d'arrêt—Tarif d'exportation du blé en vrac—De Fort-William à la côte de l'Atlantique.. 81

Duncan et Cobble Hill, séries de—Démarcation entre Cowichan Ratepayers' Association, Cowichan, C.-B., v. B. C. Tel. Co. .. 24

E

Embranchement Lauder—Extension de l'embranchement du C.P.R.—Service de trains à Tilston, Man.—F.U. du Manitoba.. 139
Engrais chimiques—Expéditions de Lowell, Mass. à divers endroits de la province de Québec—Frais de stationnement—Consolidated Rendering Co., Boston, v. chemins de fer Nationaux 90
Explosifs de haute puissance—Tarifs—A l'Est de Winnipeg—National Explosives, Ltd., Ottawa 88
Exportation du blé en vrac—Tarif—De Fort-William, Ont., à la côte de l'Atlantique. 81
Expropriation de terrain à Toronto—Chemins de fer Nationaux et Ellen Boland.. .. 8-48

F

Fermiers-Unis du Manitoba, Tilston, Man.—Service de trains à Tilston—Extension de l'embranchement Lauder du Pacifique-Canadien.. 139
Frais d'arrêt—Tarif du blé d'exportation en vrac—De Fort-William à la côte de l'Atlantique—Dominion Millers' Association v. Pacifique-Canadien et chemins de fer Nationaux du Canada 81
Frais de stationnement—Engrais chimiques—de Lowell, Mass., à divers endroits de la province de Québec—Consolidated Rendering Co., Boston, Mass. v. chemins de fer Nationaux 90
Frais de stationnement—Remboursement—Wagon de charbon—Brownlee & Co., Galt v. chemins de fer Nationaux.. 86

G

Grandes-Piles, Qué.—Nouvel emplacement de la gare—Cie du chemin de fer Pacifique-Canadien.. 9-85
Gratuit, service de camionnage—Paroisse de Lancaster, N.-B. v. Dominion and Canadian National Express Cos. 9-101

H

Halifax, Board of Trade de—Acheminement alternatif par voie de Saint-Jean et jonction Sainte-Rosalie—Chemins de fer Nationaux.. 11-95
Hausse des tarifs—Villes de Thorold et Merritton et village de Port-Dalhousie, Ont.—N. St. C. & T. Ry. 38
Hereford Ry. Co.—Service des trains—Ministre des Chemins de fer et Canaux.. 9-101

K

Kelley, J. A., Saint-Jean, N.-B.—Service de wagons chauffés—De Saint-Jean à Edmundston, N.-B. 78

L

Lancaster (paroisse de), N.-B.—Service de camionnage gratuit—Dominion and Can. National Express Cos. 9-101
Lauder, extension de l'embranchement du Pacifique-Canadien—Service de trains à Tilston, Man.—F.-U. du Manitoba 139

M

Main, pont de la rue York, Ont.—Répartition du coût—G.T.R. Co. (Chemins de fer Nationaux du Canada) 29
Merritt (twp de), district de Manitoulin—Passages à niveau—Département du développement du Nord de l'Ontario v. Algoma Eastern Ry. 74
Ministre des Chemins de fer et Canaux v. Hereford Ry. Co.—Service de trains.. 46
Moose-Jaw, Sask., Board of Trade de—Raccordement de l'embranchement d'Outlook du Pacifique-Canadien aux chemin de fer Nationaux.. 122

N

National Explosives, Ltd., Ottawa—Tarif—Explosifs de haute puissance—A l'est de Winnipeg 88
N. St. C. & T. Railway—Majoration des tarifs—Villes de Thorold et Merritton et village de Port-Dalhousie, Ont. 36

O

Outlook, embranchement d', voie du Pacifique-Canadien—Raccordement aux chemins de fer Nationaux—Board of Trade de Moose-Jaw, Sask. .. 122

P

Paroisse de Lancaster, N.-B.—Service de camionnage gratuit—Dominion and National Express Cos. .. 9-101
Passages à niveau—Twp de Merritt, district de Manitoulin, Ont.—Département du développement du Nord de l'Ontario.. .. 74
Pâtes à papier—Tarifs—De Bathurst, N.-B., etc., à Toronto—Canadian Shippers' Traffic Bureau v. Chemins de fer Nationaux.. .. 9-107
Point-Grey (Corp.) C.-B. v. B.C. Tel. Co. .. 62
Port-Dalhousie (village) et villes de Thorold et Merritton, Ont.—Majoration des tarifs —N. St. C. & T. Ry. .. 36
Pont—Reconstruction—Cité de Windsor, Ont. v. cie du Pacifique-Canadien (ch. de fer Ont. & Qué.) .. 10-103
Pont (ch. de f. Nat.) sur la rivière Saskatchewan-Sud à Saint-Louis, Sask.—Circulation des véhicules—Département de la voirie, Sask. .. 10-92

R

Reconstruction—Pont de la cité de Windsor, Ont. à la rue Wyandotte—Ch. de fer Pacifique-Canadien (Ch. de fer Ontario & Québec).. .. 10-103
Red Deer Valley Co., Ltd. v. C.P.R. Co.—Reconstruction de la voie desservant la mine.. .. 40
Remboursement—Frais de stationnement—Wagon de charbon—Brownlee & Co., Galt, Ont., v. chemins de fer Nationaux.. .. 86
Répartition du coût—Pont de la rue Main, York, Ont.—G.T.R. Co. (Chemins de fer Nationaux) .. 29
Répartition du coût—Partage des niveaux du Nord-Ouest, Toronto .. 145

S

Saskatchewan-Sud (rivière)—Pont à Saint-Louis, Sask.—Chemins de fer Nationaux—Circulation des véhicules—Département de la voirie, Sask. .. 10-92
Service gratuit de camionnage—Paroisse de Lancaster, N.-B.—Dominion & Canadian National Express Cos. .. 9-101
Service de trains—Hereford Railway Co.—Ministre des Chemins de fer et Canaux.. 46
Standard Hardwood Lumber Co., Weston, Ont.—Tarifs—Charbon et coke—De la frontière Niagara à Toronto, Mt Dennis et Weston—Discrimination.. .. 17
Stationnement, frais de—Wagon de charbon—Brownlee & Co., Galt, Ont. v. Chemins de fer Nationaux.. .. 86
Stationnement, frais de—Engrais chimiques—De Lowell, Mass., à divers endroits de la province de Québec—Consolidated Rendering Co., Boston, Mass. v. Chemins de fer Nationaux.. .. 90
Saint-Jean à Edmundston, N.-B.—Service de wagons chauffés—J. A. Kelly v. C.P.R. 78
Saint-Jean, N.-B., Board of Trade *et al*—Acheminement alternatif par voie de Saint-Jean et jonction Sainte-Rosalie—Chemins de fer Nationaux.. .. 11-95
Saint-Louis, Sask.—Circulation des véhicules sur les ponts des chemins de fer Nationaux sur la rivière Saskatchewan-Sud.—Département de la voirie, Saskatchewan.. 10-92
Sainte-Rosalie (jonction)—Acheminement alternatif par voie de Saint-Jean, N.-B.—Boards of Trade de Halifax, N.-E. et Sackville, N.-B., *et al*, v. chemins de fer Nationaux .. 11-95

T

Tarif du blé d'exportation en vrac—De Fort-William à la côte de l'Atlantique—Frais d'arrêt—Dominion Millers' Association v. C.P.R. et chemins de fer Nationaux.. 81
Tarifs sur le charbon et le coke—Discrimination contre Weston—Standard Hardwood Lumber Co. .. 17
Tarifs—Pâtes à papier—Bathurst, N.-B., etc., à Toronto-Canadian Shippers' Traffic Bureau v. chemins de fer Nationaux.. .. 9-107
Tarifs sur les explosifs de haute puissance—A l'est de Winnipeg—National Explosives, Ltd. .. 88

Taux du service téléphonique—Point Grey, C.-B. v. B.C. Tel. Co. 62
Thorold et Merritton (villes) et village de Port-Dalhousie—Majoration des tarifs—N. St. C. & T. Railway.. 38
Tilston, Man.—Service de trains—Extension de l'embranchement de Lauder (C.P.R.) —F.-U. du Manitoba 139
Toronto—Partage des niveaux du Nord-Ouest—Répartition du coût.. 74
Trains, service de—Hereford Railway Co.—Min. des chemins de fer et Canaux 46
Trains, service de—Bridgetown et Port-Wade, N.-E.—Chemins de fer Nationaux.. 75
Trains, service de—Embr. Lauder du C.P.R.—F.-U. du Manitoba.. 139

V

Voie en cul-de-sac (mine)—Reconstruction—Red Deer Valley Coal Co. v. C.P.R. Co. .. 40

W

Wagons chauffés, service de Saint-Jean à Edmundston, N.-B.—J. A. Kelly, Saint-Jean, v. C.P.R. 78
Weston—Discrimination contre—Tarifs de petite vitesse—Frontière Niagara à Toronto, etc.—Standard Hardwood Lumber Co. 17
Windsor, Ont. (cité de)—Reconstruction du pont—Pacifique-Canadien (Chemin de fer Ontario & Québec) 9-103
Wyandotte (rue)—Windsor, Ont.—Reconstruction du pont à la rue—Pacifique-Canadien (chemin de fer Ontario & Québec) 9-103

DOMINION OF CANADA

BY-ELECTIONS HELD DURING THE YEARS 1925 and 1926

REPORT OF THE

CHIEF ELECTORAL OFFICER

Pursuant to Subsection 6 of Section 72 of the Dominion Elections Act, 10-11 Geo. V, chapter 46

PUISSANCE DU CANADA

ÉLECTIONS PARTIELLES TENUES PENDANT LES ANNÉES 1925 et 1926

RAPPORT DU

DIRECTEUR GÉNÉRAL DES ÉLECTIONS

Conformément au paragraphe 6 de l'article 72 de la Loi des élections fédérales, 10-11 Geo. V, chapitre 46

OTTAWA
F. A. ACLAND
PRINTER TO THE KING'S MOST EXCELLENT MAJESTY
1927

ALPHABETICAL TABLE OF CONTENTS
TABLE ALPHABÉTIQUE DES MATIÈRES

BY-ELECTIONS, 1925 and 1926
ELECTIONS PARTIELLES, 1925 ET 1926

	Page
Bagot (Dec. 7, 1925)	5
Brandon (Nov. 2, 1926)	10
Bruce North (Nov. 9, 1926)	6
Chateauguay-Huntingdon (Nov. 2, 1926)	9
Dorchester (Nov. 2, 1926)	9
Edmonton West (Nov. 2, 1926)	16
Gloucester (Nov. 2, 1926	10
Kenora-Rainy River (Nov. 2, 1926)	6
Kootenay East (Nov. 9, 1926	11
Middlesex West (Mar. 29, 1926)	7
Middlesex West (Nov. 2, 1926)	8
Melville (Nov. 2, 1926)	11
Prince Albert (Feb. 15, 1926)	12
Prince Albert (Nov. 2, 1926)	15
Quebec East (Nov. 2, 1926)	9
Regina (Mar. 16, 1926)	15
Regina (Nov. 2, 1926)	15
Richelieu (Nov. 2, 1926)	9
St. James (Nov. 2, 1926)	9
Shelburne-Yarmouth (Nov. 2, 1926)	10
Waterloo-North (Nov. 2, 1926)	8

The following report on the by-elections held in the years 1925 and 1926 is printed pursuant to the provisions of subsection 6 of Section 72 of the Dominion Elections Act, 10-11 George V, c. 46. No report was printed for 1925 since there was only one by-election held in that year.

O. M. BIGGAR,
Chief Electoral Officer.

Le rapport suivant sur les élections partielles tenues pendant les années 1925 et 1926 est imprimé conformément aux dispositions du paragraphe 6 de l'article 72 de la Loi des élections fédérales, 10-11 George V, c. 46. Aucun rapport a été imprimé pour 1925 vu qu'une seule election partielle avait été tenue durant cette année.

O. M. BIGGAR,
Directeur général des élections.

REPORT OF BY-ELECTIONS, 1925

RAPPORT DES ÉLECTIONS PARTIELLES, 1925

PROVINCE OF QUEBEC—PROVINCE DE QUÉBEC

BAGOT. (15th Parliament—15e Parlement) Population—1921, 18,035

Cause of vacancy.—Death of Joseph Edmond Marcile, November 5, 1925.
Cause de la vacance.—Décès de Joseph Edmond Marcile, le 5 novembre 1925.

Returning officer / Officier rapporteur } Edouard Provost, Acton Vale, Que.

Nomination { Nov. 30, 1925. / le 30 nov. 1925.

Writ dated, November 18, 1925.
Bref émis, le 18 novembre 1925.

Election { Dec. 7, 1925. / le 7 déc. 1925.

Candidates { Georges Durèze Morin, de St-Pie, notaire.
Candidats { Hon. Guillaume André Fauteux, d'Outremont, avocat.

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Hon. Guillaume André Fauteux.	Georges Dorèze Morin.			
Ste-Christine	1	R	45	82		127	139
"	1A	R	35	87	1	123	137
Acton Vale	2	R	74	89	2	165	174
"	2A	R	58	66	2	126	141
"	3	R	67	104	3	174	182
"	3A	R	73	95	1	169	185
St-André	4	R	92	86		178	199
"	4A	R	60	57		117	127
St-Théodore	5	R	79	63	1	143	152
"	5A	R	75	56	8	139	143
"	6	R	80	29		109	123
St-Nazaire	7	R	164	85	1	250	276
"	8	R	64	56		120	135
Upton, Village	9	R	87	103	3	193	207
"	9A	R	58	90		148	152
St-Ephrem	10	R	79	64	1	144	147
"	11	R	66	101	1	168	183
Ste-Hélène	12	R	90	62	4	156	182
"	13	R	64	65	2	131	157
"	13A	R	89	51	1	141	161
St-Hughes, Village	14	R	90	60	3	153	166
" "	14A	R	47	49		96	108
St-Hughes	15	R	68	69		137	151
"	16	R	56	43	5	104	113
"	17	R	58	79		137	158
St-Simon	18	R	58	73		131	137
"	18A	R	93	69	1	163	185
"	19	R	148	83	5	236	255
St-Liboire, Village	20	R	54	78	1	133	167
" "	20A	R	64	69		133	156
St-Liboire	21	R	53	89		142	154
"	22	R	58	53		111	121
"	23	R	37	53		90	97
Ste-Rosalie	24	R	131	51	2	184	204
"	24A	R	173	84		257	272
"	25	R	69	52		121	133
St-Dominique	26	R	85	104	2	191	223
"	27	R	33	181	2	216	226
"	28	R	117	55	2	174	180
St-Pie, Village	29	R	65	173	1	239	275
"	29A	R	69	165		234	253
St-Pie Parish (Paroisse)	30	R	78	84		162	185
" "	31	R	22	197	1	220	236
" "	32	R	12	97		109	128
" "	32A	R	8	123	3	134	156
Totals—Totaux	45		3,245	3,724	59	7,028	7,741

Majority for / Majorité pour } Georges Dorèze Morin, 479.

REPORT OF BY-ELECTIONS, 1926

RAPPORT DES ÉLECTIONS PARTIELLES, 1926

PROVINCE OF ONTARIO—PROVINCE D'ONTARIO

BRUCE NORTH. (16th Parliament—16e Parlement) Population—1921, 20,872.

Cause of vacancy.—Acceptance by James Malcolm of an office of emolument under the Crown, October 22, 1926.
Cause de la vacance.—L'acceptation par James Malcolm d'une charge rétribuée sous la Couronne, le 22 octobre 1926.

Returning officer / Officier-rapporteur } Hugh A. McGillivray, North Bruce, Ont. Nomination { November 9, 1926. / le 9 novembre 1926.

Writ dated, October 22, 1926.
Bref émis le 22 octobre 1926.

Acclamation:—The Honourable James Malcolm, of Ottawa, Minister of Trade and Commerce.

KENORA-RAINY RIVER. (16th Parliamеut—16e Parlement) Population—1921, 26,315.

Cause of vacancy.—Acceptance by Peter Heenan of an office of emolument under the Crown, October 11, 1926.
Cause de la vacance.—L'acceptation par Peter Heenan d'une charge retribuée sous la Couronne, le 11 octobre 1926.

Returning officer / Officier-rapporteur } K. C. Grimshaw, Rainy River, Ont. Nomination { November 2, 1926. / le 2 novembre 1926.

Writ dated, October 11, 1926.
Bref émis le 11 octobre 1926.

Acclamation:—The Honourable Peter Heenan, of Kenora, Ont., Minister of Labour.

MIDDLESEX WEST (15th Parliament—15e Parlement) Population—1921, 25,033

Cause of vacancy.—Acceptance by John Campbell Elliott of an office of emolument under the Crown, March 8, 1926.
Cause de la vacance.—L'acceptation par John Campbell Elliott d'une charge rétribué sous la Couronne, le 8 mars 1926.

Returning officer / Officier rapporteur } Duncan A. Campbell, Appin, Ont.

Nomination { March 22, 1926. / le 22 mars 1926.

Writ dated, March 8, 1926.
Bref émis le 8 mars 1926.

Election { March 29, 1926. / le 29 mars 1926.

Candidates / Candidats } Honourable John Campbell Elliott, of London, Ont., Minister of Labour.
Thomas Elliot, of Parkhill, Ont., farmer.

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Hon. John Campbell Elliott	Thomas Elliot			
Adelaide	1	R	87	30		117	174
"	2	R	17	38		55	85
"	3	R	75	64		139	197
"	4	R	126	54		180	248
"	5	R	34	22	1	57	91
"	6	R	28	36		64	79
"	7	R	38	24		62	92
Ailsa Craig	1A	R	67	49	3	119	150
"	1B	R	108	48		156	187
Caradoc	1A	R	84	63	1	148	183
"	1B	R	84	50		134	161
"	2	R	111	65		176	248
"	3A	R	100	43	1	144	236
"	3B	R	131	46	1	178	245
"	4	R	133	31		164	280
"	5	R	63	36		99	192
"	6	R	70	35		105	233
"	7	R	100	41	2	143	232
Delaware	1	R	105	46		151	207
"	2	R	122	100		222	254
"	3	R	49	46	1	96	153
"	4	R	47	25		72	162
Ekfrid	1	R	64	8	2	74	124
"	2	R	80	19		99	148
"	3	R	105	42		147	248
"	4	R	91	21	1	113	155
"	5	R	63	18		81	168
"	6	R	124	91		215	277
"	7	R	85	24		109	137
Glencoe	1	R	136	90		226	269
"	2	R	157	93	1	251	266
Lobo	1	R	110	69		179	246
"	2A	R	75	43	2	120	180
"	2B	R	51	51	1	103	150
"	3	R	166	45		211	283
"	4	R	146	19		165	283
"	5	R	102	23		125	233
Metcalfe	1	R	33	26		59	78
"	2	R	32	27		59	90
"	3	R	49	18		67	88
"	4	R	44	27	2	73	110
"	5	R	33	15		48	94
"	6	R	26	19		45	81
"	7	R	25	22		47	80
"	8	R	30	28		58	74
McGillivray	1	R	45	35		80	167
"	2	R	76	48		124	206
"	3	R	57	74		131	198
"	4	R	74	24		98	153
"	5	R	82	54	1	137	216
"	6	R	72	42		114	162
"	7	R	74	62		136	193

MIDDLESEX WEST—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Hon. John Campbell Elliott	Thomas Elliot			
Mosa	1	R	41	17	.....	58	74
"	2	R	40	51	.....	91	127
"	3	R	74	11	.....	85	116
"	4	R	67	40	.....	107	153
"	5	R	84	77	.....	161	217
"	6	R	27	15	.....	42	83
"	7	R	48	26	2	76	127
"	8	R	52	19	.....	71	106
Newbury	1	R	94	44	.....	138	173
Strathroy	1A	R	88	62	.....	150	198
"	1B	R	71	57	.....	128	171
"	2	R	112	50	.....	162	197
"	3A	R	100	62	.....	162	185
"	3B	R	76	58	.....	134	167
"	4A	R	62	66	.....	128	158
"	4B	R	71	50	.....	121	152
"	5A	R	88	44	.....	132	152
"	5B	R	75	49	.....	124	169
"	6A	R	57	68	.....	125	163
"	6B	R	78	51	2	131	160
East Williams	1	R	109	38	.....	147	206
"	2	R	87	58	.....	145	208
"	3	R	97	63	.....	160	233
West Williams	1	R	32	38	.....	70	87
"	2	R	72	41	.....	113	145
"	3	R	83	71	.....	154	198
"	4	R	93	75	.....	168	208
Wardville	1	R	72	40	.....	112	140
Parkhill	1	R	94	82	1	177	218
"	2	R	93	80	.....	173	207
"	3	R	120	111	.....	231	294
Totals—Totaux	83	.....	6,443	3,783	25	10,251	14,438

Majority for / Majorité pour — Hon. John Campbell Elliott, 2,660.

MIDDLESEX WEST (16th Parliament—16e Parlement) Population—1921, 25,033

Cause of vacancy.—Acceptance by the Honourable John Campbell Elliott of an office of emolument under the Crown, October 5, 1926.

Cause de la vacance.—L'acceptation par l'honorable John Campbell Elliott, d'une charge retribuée sous la couronne, le 5 octobre 1926.

Returning officer / Officier rapporteur — Duncan A. Campbell, Appin. ont.

Nomination — November 2, 1926. / le 2 novembre 1926.

Writ dated, October 5, 1926.

Bref émis le 5 octobre 1926.

Acclamation:—The Honourable John Campbell Elliott, of London, Ont., Minister of Public Works.

WATERLOO, NORTH (16th Parlement—16e Parlement) Population—1921, 41,698

Cause of Vacancy.—Acceptance by William Daum Euler of an office of emolument under the Crown, October 5, 1926.

Cause de la vacance.—L'acceptation par William Daum Euler, d'une charge retribuée sous la Couronne, le 5 octobre 1926.

Returning officer / Officier rapporteur — Henry J. Gibson, Elmira, Ont.

Nomination — November 2, 1926. / le 2 novembre 1926.

Writ dated, October 5, 1926.

Bref émis le 5 octobre 1926.

Acclamation:—The Honourable William Daum Euler, of Kitchener, Ont., publisher.

PROVINCE OF QUEBEC—PROVINCE DE QUÉBEC

CHATEAUGUAY-HUNTINGDON. (16th Parliament—16e Parlement) Population—1921, 26,731.

Cause of vacancy.—Acceptance by the Honourable James Alexander Robb of an office of emolument under the Crown, October 5, 1926.
Cause de la vacance.—L'acceptation par l'honorable James Alexander Robb d'une charge retribuée sous la Couronne, le 5 octobre 1926.

Returning officer / Officier-rapporteur } Arthur Laberge, Ste-Martine, Que. Nomination { November 2, 1926. / le 2 novembre 1926.

Writ dated, October 5, 1926.
Bref émis le 5 octobre 1926.

Acclamation:—The Honourable James Alexander Robb, of Valleyfield, Que., Minister of Finance.

DORCHESTER. (16th Parliament—16e Parlement) Population—1921, 29,563.

Cause of vacancy.—Acceptance by the Honourable Lucien Cannon of an office of emclument under the Crown, October 7, 1926.
Cause de la vacance.—L'acceptation par l'Honorable Lucien Cannon d'une charge retribuée sous la Couronne, le 7 octobre 1926.

Returning officer / Officier-rapporteur } Elzéar Vézina, Ste-Hénédine, Que. Nomination { November 2, 1926. / le 2 novembre 1926.

Writ dated, October 7, 1926.
Bref émis le 7 octobre 1926.

Acclamation:—L'Honorable Lucien Cannon, de Québec, Qué., avocat.

QUEBEC EST. (16th Parliament—16e Parlement) Population—1921, 40,722.

Cause of vacancy.—Acceptance by the Honourable Ernest Lapointe of an office of emolument under the Crown, October 5, 1926.
Cause de la vacance.—L'acceptation par l'honorable Ernest Lapointe d'une charge retribuée sous la Couronne, le 5 octobre 1926.

Returning officer / Officier-rapporteur } Arthur E. Simard, Quebec, Que. Nomination { November 2, 1926. / le 2 novembre 1926.

Writ dated, October 5, 1926.
Bref émis le 5 octobre, 1926.

Acclamation:—L'Honorable Ernest Lapointe, d'Ottawa, Ont., Ministre de la Justice.

RICHELIEU. (16th Parliament—16e Parlement) Population—1921, 19,548.

Cause of vacancy.—Acceptance by the Honourable Pierre Joseph Arthur Cardin of an office of emolument under the Crown, October 5, 1926.
Cause de la vacance.—L'acceptation par l'honorable Pierre Joseph Arthur Cardin d'une charge retribuée sous la Couronne, le 5 octobre 1926.

Returning officer / Officier-rapporteur } J. Wilfrid Martel, Sorel, Que. Nomination { November 2, 1926. / le 2 novembre 1926.

Writ dated, October 5, 1926.
Bref émis le 5 octobre 1926.

Acclamation:—L'Honorable Pierre Joseph Arthur Cardin, de Sorel, Qué., avocat.

ST-JACQUES. (16e Parlement—16e Parlement) Population—1921, 54,741.

Cause of vacancy.—Acceptance by Louis Edouard Fernand Rinfret of an office of emolument under the Crown, October 5, 1926.
Cause de la vacance.—L'acceptation par Louis Edouard Fernand Rinfret d'une charge retribuée sous la Couronne, le 5 octobre 1926.

Returning officer / Officier-rapporteur } Georges Richer, Montreal, Que. Nomination { November 2, 1926. / le 2 novembre 1926.

Writ dated, October 5, 1926.
Bref émis le 5 octobre 1926.

Acclamation:—L'Honorable Louis Edouard Fernand Rinfret, de Montréal, Qué., journaliste.

PROVINCE OF NOVA SCOTIA

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE

SHELBURNE-YARMOUTH. (16th Parliament—16e Parlement) Population—1921, 35,865.

Cause of vacancy.—Appointment of Paul Lacombe Hatfield to the Senate of Canada, October 6, 1926.
Cause de la vacance.—Nomination de Paul Lacombe Hatfield au Sénat du Canada, le 6 octobre 1926.

Returning officer / Officier-rapporteur } Robert Irwin, Shelburne, N.S. Nomination { November 2, 1926. / le 2 novembre 1926.

Writ dated, October 7, 1926.
Bref émis le 7 octobre 1926.

Acclamation:—The Honourable James Layton Ralston, of Ottawa, Ont., Minister of National Defense.

PROVINCE OF NEW BRUNSWICK

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK

GLOUCESTER. (16th Parliament—16e Parlement) Population—1921, 38,684.

Cause of vacancy.—Acceptance by Pierre J. Veniot of an office of emolument under the Crown, October 5, 1926.
Cause de la vacance.—L'acceptation par Pierre J. Veniot d'une charge retribuée sous la Couronne, le 5 octobre 1926.

Returning officer / Officier-rapporteur } Arthur J. Meahan, Bathurst, N.B. Nomination { November 2, 1926. / le 2 novembre 1926.

Writ dated, October 5, 1926.
Bref émis le 5 octobre 1926.

Acclamation:—The Honourable Pierre J. Veniot, of Bathurst, N.B., Postmaster General.

PROVINCE OF MANITOBA—PROVINCE DU MANITOBA

BRANDON. (16th Parliament—16e Parlement) Population—1921, 38,500.

Cause of vacancy.—Acceptance by Robert Forke of an office of emolument under the Crown, October 5, 1926.
Cause de la vacance.—L'acceptation par Robert Forke d'une charge rétribuée sous la Couronne, le 5 octobre 1926.

Returning officer / Officier-rapporteur } A. G. Buckingham, Brandon, Man. Nomination { November 2, 1926. / le 2 novembre 1926.

Writ dated, October 5, 1926.
Bref émis le 5 octobre 1926.

Acclamation:—The Honourable Robert Forke, of Pipestone, Man., farmer.

PROVINCE OF BRITISH COLUMBIA

PROVINCE DE LA COLOMBIE BRITANNIQUE

KOOTENAY EAST. (16th Parliament—16e Parlement) Population—1921, 19,137.

Cause of vacancy.—Acceptance by the Honourable James Horace King of an office of emolument under the Crown, October 11, 1926.
Cause de la vacance.—L'acceptation par l'honorable James Horace King d'une charge rétribuée sous la Couronne, le 11 octobre 1926.

Returning officer / Officier-rapporteur } J. S. Blakely, Radium Hot Springs, B.C. Nomination { November 9, 1926. / le 9 novembre 1926.

Writ dated 11 October, 1926.
Bref émis le 11 octobre 1926.

Acclamation:—The Honourable James Horace King, of Ottawa, Ont., Minister of Health.

PROVINCE OF SASKATCHEWAN

PROVINCE DE LA SASKATCHEWAN

MELVILLE. (16th Parliament—16e Parlement) Population—1921, 36,842.

Cause of vacancy.—Acceptance by the Honourable William Richard Motherwell of an office of emolument under the Crown, October 11, 1926.
Cause de la vacance.—L'acceptation par l'honorable William Richard Motherwell, d'une charge rétribuée sous la Couronne, le 11 octobre 1926.

Returning officer / Officier-rapporteur } Alexander Nelson Grant, Esterhazy, Sask. Nomination { November 2, 1926. / le 2 novembre 1926.

Writ dated, October 11, 1926.
Bref émis le 11 octobre 1926.

Acclamation:—The Honourable William Richard Motherwell, of Abernethy, Sask., farmer.

PRINCE ALBERT (15th Parliament—15e Parlement) Population—1921, 39,1..(

Cause of vacancy.—Resignation of Charles McDonald, January 15, 1926.
Cause de la vacance.—Démission de Charles McDonald, le 15 janvier 1926.

Returning officer / Officier-rapporteur } George L. Dempster, Prince Albert, Sask. Nomination { February 1, 1926. / le 1er février 1926.

Writ dated, January 15, 1926.
Bref émis le 15 janvier 1926. Election { February 15, 1926. / le 15 février 1926.

Candidates / Candidats { Right Honourable William Lyon Mackenzie King, Ottawa, Ont., Prime Minister of Canada. / David Luther Burgess, Macdowall, Sask., farmer.

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	David Luther Burgess	Right Hon. William Lyon Mackenzie King			
Prince Albert City (Cité)—							
Advance (Provisoire)	.....	U	3	19	.....	22	
East (Est)	1	U	56	66	1	123	184
Macdonald	2	U	52	108	.....	160	261
"	2A	U	55	107	.....	162	273
Woodman	3	U	61	101	.....	162	240
"	3A	U	75	113	.....	188	259
Centre	4	U	41	112	.....	153	248
"	4A	U	42	113	.....	155	219
West (Ouest)	5	U	54	98	.....	152	233
"	5A	U	30	82	.....	112	186
West End	6	U	22	86	.....	108	141
"	6A	U	25	93	.....	118	174
McBeth	7	U	65	107	.....	172	221
McGregor	8	U	40	68	.....	108	152
"	8A	U	37	85	.....	122	161
Bennett	9	U	46	128	.....	174	230
"	9A	U	22	81	.....	103	149
Halcro	10	R	26	17	.....	43	84
Red Deer Hill	11	R	56	24	.....	80	142
Gerrond	12	R	35	24	.....	59	121
Macdowall	13	R	59	21	.....	80	152
Garthland	14	R	10	35	.....	45	100
Lily Plain	15	R	26	31	1	58	107
Kirkpatrick	16	R	32	45	.....	77	193
Sheldon	17	R	20	16	.....	36	67
Red Deer Creek	18	R	8	11	.....	19	74
Davis	19	R	12	29	.....	41	71
Puckalm	20	R	10	16	.....	26	51
Colleston	21	R	26	33	.....	59	113
Cecil	22	R	14	6	.....	20	53
Steep Creek	23	R	2	26	.....	28	81
Fanford	24	R	1	26	.....	27	75
Stanleyville	25	R	21	19	.....	40	55
Claytonville	26	R	2	46	.....	48	62
Springs	27	R	5	10	.....	15	31
Riverside	28	R	1	40	.....	41	71
Buckland	29	R	12	22	1	35	50
White Star	30	R	7	40	1	48	69
Kehoe	31	R	3	30	.....	33	84
Alingly	32	R	13	35	.....	48	125
Northside	33	R	35	33	1	69	144
Henribourg	34	R	20	85	1	106	196
Spruce Home	35	R	13	22	.....	35	77
Neuk East (Est)	36	R	14	69	.....	83	96
Honeymoon	37	R	2	101	1	104	121
Albertville	38	R	17	108	.....	125	164
" Hamlet	39	R	2	70	.....	72	99
Fox	40	R	8	19	.....	27	142
Paddockwood	41	R	19	28	.....	47	135
Martin	42	R	8	21	.....	29	44
Moyser	43	R	16	8	.....	24	125
Christopher Lake	44	R	5	15	.....	20	29
Montreal	45	R	0	13	.....	13	28

PRINCE ALBERT—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	David Luther Burgess	Right Hon. William Lyon Mackenzie King			
Wakaw	46	R	4	92	1	97	189
"	46A	R	5	81	.....	86	108
Ens	47	R	1	91	2	94	151
Domremy	48	R	7	118	3	128	195
Miteau	49	R	8	68	.....	76	114
Bremner	50	R	6	38	.....	44	76
St. Julien	51	R	1	146	1	148	265
Sokal	52	R	0	111	.....	111	225
Bellevue	53	R	4	128	1	133	227
Hoey	54	R	13	72	.....	85	154
St. Louis	55	R	11	81	1	93	143
St. Laurent	56	R	2	49	.....	51	71
Batoche	57	R	32	67	.....	99	182
Fish Creek	58	R	6	84	.....	90	152
Ukraine	59	R	0	84	.....	84	188
Bergthal	60	R	1	69	.....	70	92
La Plaine	61	R	1	46	.....	47	95
Duck Lake	62	R	25	127	.....	152	223
"	62A	R	21	90	.....	111	195
Roddick	63	R	1	16	.....	17	32
Wingard	64	R	19	24	.....	43	58
Carlton	65	R	1	49	.....	50	86
Rosthern Rural	66	R	5	62	.....	67	176
" North (Nord)	67	R	18	166	.....	184	240
" South (Sud)	68	R	14	154	1	169	238
Eigenfeld	69	R	12	42	.....	54	161
Eigenheim	70	R	1	41	.....	42	125
Ebenfeld	71	R	2	67	.....	69	145
Tiefergrund	72	R	0	67	.....	67	132
Laird	73	R	27	137	.....	164	288
Springfield	74	R	1	37	.....	38	110
Waldheim	75	R	2	150	.....	152	256
Windom	76	R	0	49	.....	49	96
Sand Lake	77	R	2	44	.....	46	106
Harmonia	78	R	3	75	1	79	130
Brook Hill	79	R	2	13	.....	15	63
Slavanka	80	R	4	41	.....	45	72
Balmoral	81	R	12	39	.....	51	116
Blain Lake	82	R	55	86	.....	141	206
"	83	R	4	57	.....	61	152
Windsor Lake	84	R	3	62	.....	65	131
Marcelin	85	R	9	97	.....	106	128
" Rural	86	R	10	103	.....	113	186
Chellwood	87	R	14	55	.....	69	128
Wandsworth	88	R	18	30	.....	48	64
Silver Grove	89	R	19	23	.....	42	82
Shipton	90	R	22	34	.....	56	100
Leask	91	R	52	70	.....	122	228
Aldina	92	R	8	43	1	52	104
Royal	93	R	8	24	.....	32	123
Soldiers Settlement	94	R	20	18	.....	38	81
Kilwinning	95	R	24	24	.....	48	96
Yankee Valley	96	R	3	13	.....	16	66
Brightholme	97	R	0	68	.....	68	105
Whaling	98	R	17	26	.....	43	105
Parkside	99	R	15	46	.....	61	75
" Rural	100	R	12	54	.....	66	142
Goose Lake	101	R	3	23	.....	26	79
Avebury	102	R	5	17	.....	22	50
Hawkeye	103	R	2	31	.....	33	55
Mistawasis	104	R	8	23	.....	31	88
Ordale	105	R	1	36	.....	37	127
Hilldrop	106	R	24	23	.....	47	116
Shellbrook	107	R	87	77	.....	164	188
" Rural	108	R	74	57	.....	131	171

PRINCE ALBBERT—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	David Luther Burgess	Right Hon. William Lyon Mackenzie King			
Holbein	109	R	15	38	.....	53	90
Crutwell	110	R	4	8	.....	12	39
Briarlea	111	R	18	40	.....	58	110
Wild Rose	112	R	24	20	.....	44	118
Rozilee	113	R	27	46	.....	73	160
Clonfert	114	R	2	13	1	16	43
Canwood	115	R	21	77	.....	98	139
" Rural	116	R	13	61	.....	74	175
Mount Nebo	117	R	4	14	.....	18	67
Linwood	118	R	3	17	.....	20	63
Poliworth	119	R	19	9	.....	28	83
Valbrand	120	R	0	51	.....	51	149
Foxdale	121	R	18	41	.....	59	89
Decker	122	R	1	31	.....	32	68
Sturgeon Valley	123	R	15	37	.....	52	90
" River	124	R	2	30	.....	32	75
Omega	125	R	0	0	.....	0	53
Sugar Hill	126	R	1	28	.....	29	85
Millard	127	R	2	3	.....	5	28
Silent Call	128	R	9	11	.....	20	59
Mattes	129	R	5	21	.....	26	55
Debden	130	R	1	73	.....	74	77
" Rural	131	R	0	55	.....	55	129
Eldred	132	R	5	53	.....	58	126
Ormeaux	133	R	0	42	.....	42	106
Dumble	134	R	2	9	.....	11	23
Bodmin	135	R	4	16	.....	20	53
Big River	136	R	6	150	.....	156	225
Ladder Lake	137	R	0	17	.....	17	50
Spruce River	138	R	1	13	.....	14	23
Totals—Totaux	148	.....	2,299	7,920	20	10,239	18,263

Majority for / Majorité pour } **The Right Hon. William Lyon Mackenzie King, 5,621.**

PRINCE ALBERT. (16th Parliament—16e Parliement) Population—1921, 39,126.

Cause of vacancy.—Acceptance by the Right Honourable William Lyon Mackenzie King, of an office of emolument under the Crown, October 11, 1926.
Cause de la vacance.—L'acceptation par le Très honorable William Lyon Mackenzie King, d'une charge rétribuée sous la Couronne, le 11 octobre 1926.

Returning officer / Officier-rapporteur } Geo. L. Dempster, Prince Albert, Sask. Nomination { November 2, 1926. / le 2 novembre 1926.

Writ dated, October 11, 1926.
Bref émis le 11 octobre 1926.

Acclamation:—The Right Honorable William Lyon Mackenzie King, of Ottawa, gentleman.

REGINA. (15th Parliament—15e Parlement) Population—1921, 40,625.

Cause of vacancy.—Resignation of Francis Nicholson Darke, February 20, 1926.
Cause de la vacance.—Démission de Francis Nicholson Darke, le 20 février 1926.

Returning officer / Officier-rapporteur } P. Meudell Anderson, Regina, Sask. Nomination { March 16, 1926. / le 16 mars 1926.

Writ dated, February 20, 1926.
Bref émis le 20 février 1926.

Acclamation:—The Honourable Charles Avery Dunning, of Regina, Sask., Minister of Railways and Canals.

REGINA. (16th Parliament=16e Parlement) Population—1921, 40,625.

Cause of vacancy.—Acceptance by the Honourable Charles A. Dunning, of an office of emolument under the Crown, October 5, 1926.
Cause de la vacance.—L'acceptation par l'honorable Charles A. Dunning d'une charge rétribuée sous la Couronne, le 5 octobre 1926.

Returning officer / Officier-rapporteur } P. Meudell Anderson, Regina, Sask. Nomination { November 2, 1926. / le 2 novembre 1926.

Writ dated, October 5, 1926.
Bref émis le 5 octobre 1926.

Acclamation:—The Honourable Charles Avery Dunning, Regina, of Sask., Minister of Railways and Canals.

PROVINCE OF ALBERTA—PROVINCE DE L'ALBERTA

EDMONTON WEST. (16th Parliament—16e Parlement) Population—1921, 38,748.

Cause of vacancy.—Acceptance by the Honourable Charles Stewart, of an office of emolument under the Crown, October 5, 1926.
Cause de la vacance.—L'acceptation par l'honorable Charles Stewart, d'une charge rétribuée sous la Couronne, le 5 octobre 1926.

Returning officer / Officier-rapporteur } Athelstan Bisset, Edmonton South, Alta. Nomination { November 2, 1926. / le novembre 1926.

Writ dated, October 5, 1926.
Bref émis le 5 octobre 1926.

Acclamation:—The Honourable Charles Stewart, of Ottawa, Minister of the Interior.

SIXTEENTH GENERAL ELECTION

1926

REPORT OF THE

CHIEF ELECTORAL OFFICER

Pursuant to Subsection 6 of Section 72 of the Dominion Elections Act, 10-11 Geo. V, chapter 46

SEIZIÈME ÉLECTION GÉNÉRALE

1926

RAPPORT DU

DIRECTEUR GÉNÉRAL DES ÉLECTIONS

Conformément au paragraphe 6 de l'article 72 de la Loi des élections fédérales, 10-11 Geo. V, chapitre 46

OTTAWA
F. A. ACLAND
PRINTER TO THE KING'S MOST EXCELLENT MAJESTY
1927

TABLE OF CONTENTS

	Page
Prefatory Note	IV
Part 1. Summaries	V
Table 1—Summary by provinces	VI
" 2—Summary of urban and rural votes, etc	VII
" 3—Comparative vote by polling stations, 1925 and 1926	VIII
" 4—Comparative vote by provinces, 1917, 1921, 1925 and 1926	IX
" 5—Summary by electoral districts	X
Part II. Results by Polling Divisions—	
Ontario	1
Quebec	188
Nova Scotia	314
New Brunswick	339
Manitoba	360
British Columbia	390
Prince Edward Island	424
Saskatchewan	428
Alberta	480
Yukon	527
Part III. List of Returning Officers	529
PART IV. List of Candidates with Addresses and Occupations, etc	535

TABLE DES MATIÈRES

Remarque préliminaire	IV
Partie 1. Sommaires	V
Tableau 1—Sommaire par provinces	VI
" 2—Sommaire des votes, etc., urbains et ruraux	VII
" 3—Votes comparatif par bureaux de scrutin, 1925 et 1926	VIII
" 4—Votes comparatifs par provinces, 1917, 1921, 1925 et 1926	IX
" 5—Sommaire par districts électoraux	X
Partie II. Résultats par arrondissements de scrutin—	
Ontario	1
Québec	188
Nouvelle-Ecosse	314
Nouveau-Brunswick	339
Manitoba	360
Colombie-Britannique	390
Ile du Prince-Edouard	424
Saskatchewan	428
Alberta	480
Yukon	527
Partie III. Liste des officiers-rapporteurs	529
Partie IV. Liste des candidats avec leurs adresses et leurs métiers ou professions, etc	535

30877—A½

PREFATORY NOTE

The Fifteenth Parliament was dissolved July 2nd, 1926, and writs for a general election were, by Order in Council, dated July 19th, directed to be issued on the following day and to be returnable on November 2nd, 1926. Urban registration began on August 9th and continued until August 14th in all electoral districts containing urban polling divisions. In the twenty-seven electoral districts mentioned in Schedule 4 of the statute the day fixed for nomination was August 31st, and in all other electoral districts nomination day was September 7th. A poll was held in every electoral district on September 14th, except in the electoral district of Provencher, Manitoba, where the return was by acclamation. The first returns were gazetted on October 2nd, and the last three returns (for the electoral districts of Restigouche-Madawaska, Yukon and New Westminster) on November 6th, 1926.

O. M. BIGGAR,
Chief Electoral Officer.

OTTAWA, March 1st, 1927.

REMARQUE PRÉLIMINAIRE

Le Quinzième Parlement a été dissous le 2 juillet 1926, et un arrêté-en-conseil du 19 juillet a ordonné que les brefs d'une élection générale fussent émis le lendemain et rapportables le 2 novembre 1926. L'inscription urbaine a été commencée le 9 août et s'est poursuivie jusqu'au 14 août dans tous les districts électoraux contenant des arrondissements de scrutin urbains. Dans les vingt-sept districts électoraux mentionnés dans l'Annexe 4 de la Loi le jour fixé pour les présentations était le 31 août et dans tous les autres districts électoraux le jour de la presentation était le 7 septembre. Sauf dans le district électoral de Provencher (Manitoba) où il y a eu acclamation, un scrutin a été tenu dans chaque district électoral le 14 septembre. Les premiers rapports ont été publiés dans la *Gazette du Canada* le 2 octobre, et les trois derniers rapports (des districts électoraux de Restigouche-Madawaska, Yukon et New-Westminster) y ont été publiés le 6 novembre 1926.

O. M. BIGGAR,
Directeur-général des élections.

OTTAWA, 1er mars 1927.

PART I

SUMMARIES

PARTIE I

SOMMAIRES

Table 1—Tableau 1

Summary of Sixteenth General Election by provinces
Sommaire de la Seizième Election Générale par provinces

Province	Polling stations — Bureaux de scrutin	Votes Polled — Votes donnés	Voters on List — Electeurs sur la liste	Population, Census of 1921 — Recensement de 1921
Ontario	9,408	1,226,267	1,847,512	2,931,024
Quebec	5,760	809,295	1,133,633	2,360,179
Nova Scotia—Nouvelle-Ecosse	1,273	229,846	273,712	523,837
New Brunswick—Nouveau-Brunswick	927	162,777	210,028	387,876
Manitoba	1,355	198,028	257,244	*639,056
British Columbia—Colombie-Britannique	1,618	185,345	262,262	524,582
Prince Edsard Island—Ile du Prince-Edouard	219	55,569	46,208	88,615
Saskatchewan	2,835	246,460	353,471	*821,042
Alberta	2,602	157,993	279,463	*607,584
Yukon	27	1,482	1,848	4,157
Totals—Totaux	26,024	3,273,062	4,665,381	8,887,952

*Census of 1926—Recensement de 1926.

Table 2—Tableau 2

Summary of Polling Stations, number of Votes Polled and Voters on List in Urban and Rural Polling Stations respectively

Sommaire des bureaux de scrutin, du nombre des votes donnés et du nombre de voteurs aux bureaux urbains et ruraux respectivement

Province	Rural			Urban—Urbain		
	Polling Station — Bureau de scrutin	Votes	Voters on List — Electeurs sur la liste	Polling Station — Bureau de scrutin	Votes	Voters on List — Electeurs sur la liste
Ontario	4,836	644,090	883,966	4,572	582,177	963,546
Quebec	3,269	457,671	640,656	2,491	351,624	492,977
Nova Scotia—Nouvelle-Ecosse	914	155,679	187,150	359	74,167	86,562
New Brunswick—Nouveau-Brunswick	734	125,906	162,412	193	36,871	47,616
Manitoba	843	112,120	153,050	512	85,908	104,194
British Columbia—Colombie-Britannique	983	85,840	117,422	635	99,505	144,840
Prince Edward Island—Ile du Prince-Edouard	187	43,982	39,924	32	11,587	6,284
Saskatchewan	2,604	209,467	309,930	231	36,993	43,541
Alberta	2,161	108,471	200,685	441	49,522	78,778
Yukon	27	1,482	1,848	.....	.....	.....
Totals—Totaux	16,558	1,944,708	2,697,043	9,466	1,328,354	1,968,338

Table 3—Tableau 3

Comparative Number of Voters to each Polling Station and Proportion of Total Votes polled by Provinces in 1925 and 1926
Nombre comparatif des votants par bureaux de scrutin et moyenne des votes donnés par provinces en 1925 et 1926

Province	Average number per polling station of voters who voted — Moyenne du nombre par bureau de scrutin des électeurs qui ont voté						Average number per polling station of voters on list — Moyenne du nombre par bureau de scrutin des électeurs sur la liste						Percentage of voters on the list who voted — Pourcentage des électeurs sur la liste qui ont voté	
	1925			1926			1925			1926				
	Urban — Urbain	Rural	All. — Tous	Urban — Urbain	Rural	All. — Tous	Urban — Urbain	Rural	All — Tous	Urban — Urbain	Rural	All — Tous	1925	1926
Ontario	125	128	127	118	133	126	207	185	196	211	183	196	65	64
Quebec	147	136	141	141	140	141	198	195	197	198	196	197	72	71
Nova Scotia—Nouvelle-Ecosse	153	154	154	152	157	156	241	211	220	241	205	215	70	72
New Brunswick—Nouveau-Brunswick	148	140	142	127	161	154	186	246	233	247	221	227	61	68
Manitoba	170	106	128	168	133	146	203	180	188	204	182	190	68	77
British Columbia—Colombie Britannique	169	88	119	157	87	115	225	117	159	228	119	162	75	71
Pr. Edward Island—Ile du Pr.-Edouard	173	155	157	181	175	176	198	209	208	196	213	211	76	84
Saskatchewan	158	62	69	160	80	87	175	118	122	188	119	125	57	70
Alberta	110	50	60	112	50	61	191	88	106	179	93	107	57	57
Yukon	.....	48	48	.....	55	55	.....	62	62	.....	68	68	78	80
Average for Canada—Moyenne pour le Canada	138	107	118	132	116	121	205	164	178	207	163	179	66	68

For the purpose of this table the number of voters who voted in electoral districts returning two members has been assumed to be one-half of the number of votes polled.

Pour les fins de ce tableau le nombre des électeurs qui ont voté dans les districts électoraux élisant deux députés a été considéré comme étant la moitié du nombre des votes comptés.

Table 4—Tableau 4

Comparison of General Elections of 1917, 1921, 1925 and 1926
Comparaison des Elections Générales de 1917, 1921, 1925 et 1926

Province	Polling Stations — Bureaux de scrutin				Votes Polled — Votes donnés				Voters on List — Electeurs sur la liste			
	1917	1921	1925	1926	1917	1921	1925	1926	1917	1921	1925	1926
Ontario	5,665	8,688	9,316	9,408	710,077	1,139,635	1,223,027	1,226,267	904,075	1,738,020	1,821,906	1,847,512
Quebec	3,647	5,321	5,712	5,760	301,519	779,591	805,492	809,295	396,666	1,056,792	1,124,998	1,133,633
Nova Scotia—Nouvelle-Ecosse	812	1,233	1,261	1,273	106,621	260,860	222,883	229,846	133,930	294,473	277,073	273,712
New Brunswick—Nouveau-Brunswick	497	837	912	927	84,408	156,263	152,652	162,777	94,456	204,575	212,130	210,028
Manitoba	1,007	1,318	1,334	1,355	109,542	173,941	171,124	198,028	138,029	255,143	250,505	257,244
British Columbia—Colombie Britannique	1,034	1,386	1,540	1,618	97,994	156,012	183,748	185,345	122,071	230,451	244,352	262,262
Pr. Edward Island—Ile du Pr.-Edouard	160	224	219	219	32,249	52,556	49,558	55,569	28,221	46,879	45,454	46,208
Saskatchewan	2,286	2,537	2,841	2,835	99,253	225,236	197,246	246,460	133,806	333,613	347,068	353,471
Alberta	1,980	2,343	2,682	2,602	107,272	173,824	161,423	157,993	140,757	273,706	283,529	279,463
Yukon	29	33	26	27	1,442	1,388	1,259	1,482	1,788	1,658	1,621	1,848
Totals—Totaux	[1]17,117	23,920	25,843	26,024	[2]1,650,377	3,119,306	3,168,412	3,273,062	[3]2,093,799	4,435,310	4,608,636	[4]4,665,381

[1]Of these 2,013 were not opened, the returns in 31 electoral districts, containing that number of polling divisions, having been made by acclamation.
[1]De ce nombre 2,013 n'ont pas été ouverts, l'élection dans 31 districts électoraux, contenant ce nombre d'arrondissements de scrutin, ayant eu lieu par acclamation.
[2]Not including 31 electoral districts in which the return was made by acclamation, and excluding 232,952 military votes.
[2]Non compris 31 districts électoraux où il y a eu acclamation, et à l'exclusion de 232,952 votes militaires.
[3]Not including 31 electoral districts in which the return was made by acclamation. Moreover, military voters were generally speaking, not upon the lists.
[3]Non compris 31 districts électoraux où il y a eu acclamation. De plus, les votants militaires ne figuraient pas, en général, sur les listes.
[4]Not including one electoral district in which the return was by acclamation.
[4]Non compris un district électoral où il y a eu acclamation.

Table 5—Tableau 5

Summary of Sixteenth General Election by Electoral Districts
Sommaire de la Seizième Election Générale par Districts Electoraux

ONTARIO

Electoral Districts — Districts électoraux	Polling Stations — Bureaux de scrutin	Total Votes — Total des votes	Voters on List — Electeurs sur la liste	Population, 1921
Algoma East	119	13,105	17,620	37,054
Algoma West	116	11,414	22,566	35,509
Brant	53	8,303	10,843	20,085
Brantford City	88	13,094	18,519	33,292
Bruce North	73	10,474	12,283	20,872
Bruce South	70	10,370	13,642	23,413
Carleton	109	13,260	21,336	32,673
Dufferin-Simcoe	102	13,699	20,550	40,225
Durham	81	11,563	16,495	24,629
Elgin West	91	15,697	23,564	35,413
Essex East	89	14,357	18,915	25,283
Essex South	83	13,279	18,369	29,375
Essex West	208	22,833	41,865	49,418
Fort William	112	7,658	14,039	27,851
Frontenac-Addington	106	12,977	17,201	30,347
Glengarry	54	8,228	11,051	20,518
Grenville-Dundas	110	12,885	20,616	33,953
Grey North	108	14,667	19,810	30,667
Grey Southeast	88	14,190	17,694	28,384
Haldimand	62	9,557	13,071	21,287
Halton	73	10,550	15,712	24,899
Hamilton East	175	17,979	34,236	54,233
Hamilton West	161	14,590	31,532	53,254
Hastings-Peterborough	97	9,494	15,144	28,999
Hastings South	125	15,641	24,958	37,504
Huron North	76	11,452	14,608	23,540
Huron South	78	11,628	14,582	23,548
Kenora-Rainy River	115	10,694	15,425	26,315
Kent	146	22,974	29,725	50,638
Kingston City	77	10,454	15,485	24,104
Lambton East	118	13,250	16,628	28,271
Lambton West	92	15,011	19,594	30,418
Lanark	107	13,060	20,248	32,993
Leeds	107	16,273	21,338	34,909
Lincoln	139	17,075	30,165	48,625
London	161	23,739	36,197	53,838
Middlesex East	88	11,129	17,578	27,994
Middlesex West	84	10,287	14,490	25,033
Muskoka-Ontario	144	14,832	21,099	34,859
Nipissing	161	20,668	29,418	49,965
Norfolk-Elgin	99	17,147	22,326	35,937
Northumberland	93	16,000	19,568	30,512
Ontario	93	16,297	21,770	31,074
Ottawa	362	89,643	*71,402	93,740
Oxford North	73	12,832	51,143	24,527
Oxford South	61	11,458	14,204	22,235
Parkdale	166	16,051	35,285	59,545
Parry Sound	97	9,810	13,979	27,022
Peel	71	13,329	16,641	23,896
Perth North	105	15,859	21,144	32,461
Perth South	53	9,437	11,466	18,382
Peterborough West	113	15,805	21,192	34,054
Port Arthur-Thunder Bay	107	8,761	13,605	27,158
Prescott	73	10,200	12,814	26,478
Prince Edward-Lennox	84	13,369	16,674	25,843
Renfrew North	72	11,479	15,707	27,079
Renfrew South	78	12,051	15,310	27,061
Russell	122	13,992	22,032	43,413
Simcoe East	111	15,713	20,848	37,122
Simcoe North	90	13,955	18,486	22,100
Stormont	76	12,754	16,133	25,134
Timiskaming North	165	16,417	25,116	26,028
Timiskaming South	131	13,779	20,445	31,747

*Each voter could vote for two candidates.—Chaque électeur pouvait voter pour deux candidats.

TABLE 5—TABLEAU 5—*Con.*

SUMMARY of Sixteenth General Election by Electoral Districts
SOMMAIRE de la Seizième Election Générale par Districts Electoraux

ONTARIO—*Con.*

Electoral Districts — Districts électoraux	Polling Stations — Bureaux de scrutin	Total Votes — Total des votes	Voters on List — Electeurs sur la liste	Population, 1921
Toronto East	184	17,144	38,829	63,735
Toronto East Centre	174	15,621	35,502	69,717
Toronto-High Park	157	16,585	33,770	50,856
Toronto Northeast	236	26,732	45,480	58,319
Toronto Northwest	178	16,028	39,546	61,484
Toronto Scarborough	202	18,527	42,566	49,749
Toronto South	109	6,577	17,806	49,291
Toronto West Centre	149	14,646	31,197	59,197
Victoria	113	15,101	20,074	33,995
Waterloo North	125	16,817	27,520	41,698
Waterloo South	97	12,188	21,324	33,568
Welland	178	27,366	41,337	66,668
Wellington North	66	9,302	12,256	19,833
Wellington South	108	16,015	23,651	34,327
Wentworth	146	16,352	30,314	46,080
York North	105	20,060	24,348	36,222
York South	109	11,474	22,194	27,895
York West	231	21,204	50,247	61,655
Totals—Totaux	9,408	1,226,267	1,847,512	2,931,024

QUEBEC

Argenteuil	56	8,017	9,234	17,165
Bagot	45	7,088	7,848	18,035
Beauce	118	13,810	22,520	52,701
Beauharnois	47	7,810	9,729	19,888
Bellechasse	44	6,853	8,930	21,190
Berthier-Maskinongé	87	11,280	16,577	36,762
Bonaventure	69	11,399	13,762	29,092
Brome-Missisquoi	88	13,220	16,506	31,180
Chambly-Verchères	90	15,805	19,449	34,643
Champlain	110	15,496	21,838	47,852
Charlevoix,Saguenay	101	11,539	19,374	46,366
Chateauguay-Huntingdon	65	10,732	13,838	26,731
Chicoutimi	98	10,874	20,194	37,578
Compton	76	12,139	15,086	32,816
Dorchester	62	9,297	12,953	29,563
Drummond-Arthabaska	103	13,466	21,331	44,372
Gaspé	83	13,704	18,383	40,375
Hull	110	13,170	22,422	39,180
Joliette	64	9,916	12,226	25,913
Kamouraska	59	6,952	10,126	22,014
Labelle	80	8,848	15,684	35,927
Lake St. John	84	13,869	17,227	35,539
Laprairie-Napierville	39	7,090	8,903	20,065
L'Assomption-Montcalm	73	7,974	14,175	28,318
Laval-Two Mountains	68	8,091	13,398	28,314
Lévis	76	13,053	16,481	33,323
L'Islet	40	6,450	8,081	17,859
Lotbinière	53	8,012	10,127	21,837
Matane	98	12,669	16,435	36,303
Mégantic	72	9,794	14,017	33,633
Montmagny	50	7,691	9,975	21,997
Nicolet	71	10,439	13,220	29,695
Pontiac	143	17,406	28,583	45,682
Portneuf	89	11,647	16,445	34,452
Quebec-Montmorency	70	11,774	15,106	31,000
Quebec East	108	15,901	20,038	40,722
Quebec South	76	12,324	16,129	25,875
Quebec West	89	14,076	16,970	37,562
Richelieu	54	7,867	9,546	19,548

TABLE 5—TABLEAU 5—*Con.*

SUMMARY of Sixteenth General Election by Electoral Districts
SOMMAIRE de la Seizième Election Générale par Districts Electoraux

QUEBEC—*Con.*

Electoral Districts — Districts électoraux	Polling Stations — Bureaux de scrutin	Total Votes — Total des votes	Voters on List — Electeurs sur la liste	Population, 1921
Richmond-Wolfe	96	13,963	18,848	42,248
Rimouski	66	9,008	12,563	27,520
St. Hyacinthe-Rouville	98	9,260	17,732	36,754
St. Johns-Iberville	63	9,154	11,435	23,518
Shefford	67	10,043	13,238	25,644
Sherbrooke	93	12,308	17,227	30,786
Stanstead	56	8,897	11,939	23,380
Témiscouata	87	15,030	19,320	44,310
Terrebonne	80	9,399	15,582	33,908
Three Rivers-St. Maurice	120	17,263	25,081	50,845
Vaudreuil-Soulanges	55	7,266	10,794	21,620
Wright	71	11,127	15,007	25,867
Yamaska	41	6,618	7,534	18,507
ISLAND OF MONTREAL—ILE DE MONTREAL				
Cartier	88	10,356	16,003	48,869
Hochelaga	162	19,533	30,976	67,836
Jacques-Cartier	208	35,706	44,197	70,856
Laurier-Outremont	150	21,311	28,910	67,682
Maisonneuve	159	21,361	32,236	65,646
Mount Royal	133	18,828	26,911	39,487
St. Ann	138	20,972	27,370	54,834
St. Antoine	80	12,854	16,572	33,338
St. Denis	219	26,562	43,070	75,475
St. Henri	95	12,306	17,878	44,372
St. James	109	15,120	23,194	54,741
St. Lawrence-St. George	83	9,688	13,072	37,688
St. Mary	135	17,820	24,088	63,381
Totals—Totaux	5,760	809,295	1,133,633	2,360,179

NOVA SCOTIA—NOUVELLE-ÉCOSSE

Antigonish-Guysborough	80	12,203	15,163	27,098
Cape Breton North-Victoria	72	11,004	15,006	31,325
Cape Breton South	107	15,406	26,411	58,716
Colchester	63	10,151	14,161	25,196
Cumberland	100	14,843	21,265	41,191
Digby-Annapolis	97	16,144	20,324	37,765
Halifax	221	63,349	*49,911	97,228
Hants-Kings	107	20,539	25,084	43,462
Inverness	62	9,284	12,156	23,808
Pictou	105	17,290	21,827	40,851
Queens-Lunenburg	125	19,155	23,949	43,686
Richmond-West Cape Breton	55	7,078	10,128	17,646
Shelburne-Yarmouth	79	13,400	18,327	35,865
Totals—Totaux	1,273	229,846	273,712	523,837

*Each voter could vote for two candidates.—Chaque électeur pouvait voter pour deux candidats.

TABLE 5—TABLEAU 5—*Con.*

SUMMARY of Sixteenth General Election by Electoral Districts
SOMMAIRE de la Seizième Election Générale par Districts Electoraux

NEW BRUNSWICK—NOUVEAU-BRUNSWICK

Electoral Districts — Districts électoraux	Polling Stations — Bureaux de scrutin	Total Votes — Total des votes	Voters on List — Electeurs sur la liste	Population, 1921
Charlotte	76	8,671	12,981	21,435
Gloucester	80	14,454	17,991	38,684
Kent	53	9,008	11,341	23,916
Northumberland	82	11,999	17,779	33,985
Restigouche-Madawaska	84	16,018	22,218	42,977
Royal	80	13,313	17,709	32,078
St. John-Albert	159	40,517	*40,114	69,093
Victoria-Carleton	81	14,716	18,175	33,900
Westmorland	136	21,096	30,156	53,387
York-Sunbury	96	12,985	21,564	38,421
Totals—Totaux	927	162,777	210,028	387,876

MANITOBA

Brandon	104	15,425	18,633	39,647
Dauphin	85	12,832	17,309	37,220
Lisgar	51	8,474	11,307	31,101
Macdonald	75	11,002	14,905	31,726
Marquette	86	13,617	18,551	37,150
Neepawa	82	10,813	14,502	28,105
Nelson	54	5,705	7,713	21,860
Portage la Prairie	100	12,421	17,093	33,866
Provencher		Acclamation		31,617
Selkirk	108	12,208	18,346	42,663
Souris	71	11,103	13,652	25,576
Springfield	72	7,903	12,482	35,754
St. Boniface	79	11,644	15,597	38,987
Winnipeg North	99	12,693	15,285	57,042
Winnipeg North Centre	74	11,473	13,697	39,646
Winnipeg South	83	16,562	19,558	41,004
Winnipeg South Centre	132	24,153	28,614	66,092
Totals—Totaux	1,355	198,028	257,244	**639,056

BRITISH COLUMBIA—COLOMBIE-BRITANNIQUE

Cariboo	253	13,643	19,262	39,834
Comox-Alberni	85	7,362	9,430	21,378
Fraser Valley	85	10,386	14,004	28,811
Kooetnay East	74	8,330	10,232	19,137
Kootenay West	126	11,556	15,072	30,502
Nanaimo	118	15,841	25,244	48,010
New Westminster	128	18,609	25,848	45,982
Skeena	105	8,050	10,712	28,934
Vancouver-Burrard	137	21,015	30,560	56,338
Vancouver Centre	137	19,417	29,878	60,879
Vancouver North	85	10,920	14,452	24,215
Vancouver South	106	17,480	24,188	46,137
Victoria	69	10,935	16,734	38,727
Yale	110	11,801	16,646	35,698
Totals—Totaux	1,618	185,345	262,262	524,582

*Each voter could vote for two candidates.—Chaque électeur pouvait voter pour deux candidats.
**Census of 1926—Recensement de 1926.

TABLE 5—TABLEAU 5—*Concluded*

SUMMARY of Sixteenth General Election by Electoral Districts
SOMMAIRE de la Seizième Election Générale par Districts Electoraux

PRINCE EDWARD ISLAND—ILE DU PRINCE-ÉDOUARD

Electoral Districts — Districts électoraux	Polling Stations — Bureaux de scrutin	Total Votes — Total des votes	Voters on List — Electeurs sur la liste	Population, 1921
Kings	54	8,599	10,183	20,445
Prince	63	13,042	16,020	31,520
Queens	102	33,928	*20,005	36,650
Totals—Totaux	219	55,569	46,208	88,615

SASKATCHEWAN

Assiniboia	124	13,094	16,956	37,854
North Battleford	154	9,139	16,468	38,829
Humboldt	111	8,753	16,835	41,132
Kindersley	148	10,981	15,120	31,832
Last Mountain	109	10,116	14,518	35,608
Long Lake	98	8,771	13,997	33,280
Mackenzie	112	10,458	16,558	38,179
Maple Creek	218	14,028	19,422	39,444
Melfort	140	11,636	17,171	38,403
Melville	111	11,838	15,873	38,591
Moose Jaw	135	16,404	19,320	42,496
Prince Albert	144	13,827	18,337	44,136
Qu'Appelle	124	13,706	16,589	34,055
Regina	111	17,016	19,291	44,463
Rosetown	134	8,497	14,031	30,903
Saskatoon	114	13,829	18,680	47,109
South Battleford	184	13,016	18,089	40,816
Swift Current	152	11,048	16,343	39,988
Weyburn	134	9,594	15,747	40,352
Willow Bunch	181	13,118	20,913	47,380
Yorkton	97	7,591	13,213	36,192
Totals—Totaux	2,835	246,460	353,471	**821,042

ALBERTA

Acadia	219	8,893	16,190	33,188
Athabaska	203	7,706	16,715	41,095
Battle River	170	7,706	16,623	37,215
Bow River	122	8,275	14,050	33,776
Calgary East	129	12,069	20,050	40,328
Calgary West	131	15,514	22,491	41,064
Camrose	183	8,646	16,909	38,564
Edmonton East	116	11,501	19,548	40,017
Edmonton West	151	13,053	22,118	43,494
Lethbridge	123	8,634	15,404	39,646
Macleod	181	10,342	16,981	36,872
Medicine Hat	144	8,555	12,972	28,444
Peace River	263	12,484	21,949	42,784
Red Deer	163	7,778	16,854	36,678
Vegreville	103	7,545	14,337	35,470
Wetaskiwin	201	9,342	16,272	38,949
Totals—Totaux	2,602	157,993	279,463	**607,584

YUKON TERRITORY—TERRITOIRE DU YUKON

Yukon	27	1,482	1,848	4,157

*Each voter could vote for two candidates.—Chaque électeur pouvait voter pour deux candidats.
**Census of 1926—Recensement de 1926.

PART II

RESULTS OF SIXTEENTH GENERAL ELECTION BY POLLING DIVISIONS

PARTIE II

RÉSULTATS DE LA SEIZIÈME ÉLECTION GÉNÉRALE PAR ARRONDISSEMENTS DE SCRUTIN

ONTARIO

ALGOMA EAST (EST)

Population—1921, 37,054

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Beniah Bowman	George Brecken Nicholson			
Gailbraith and Morin	1	R	17	11		28	38
" Houghton	2	R	41	18		59	67
Rose	3	R	5	25		30	37
Lefroy	4	R	40	27		67	116
Nestorville Town (Ville)	5	R	106	47		153	184
Little Rapids, Thessalon	6	R	108	112		220	291
Maple Ridge "	7	R	39	42		81	108
Thessalon Town (Ville)....A-G	8	R	171	141		312	422
" " ....H-M	9	R	119	144		263	378
" " ....N-Z	9A	R	100	114	4	218	314
Kirkwood and Lefroy	10	R	3	11		14	22
Wells and Gould	11	R	5	45		50	80
Grasset and Parkinson	12	R	16	23		39	47
Parkinson	13	R	7	58		65	75
Gladstone	14	R	31	85	2	118	152
Patton	15	R	18	28		46	53
Day and Bright	16	R	30	50		80	112
Blind River—							
Ward (Quartier) 1 .....A-L	17	R	62	56		118	174
" .....M-Z	17A	R	96	55		151	215
" 2	18	R	142	59		201	277
" 3.....A-L	19	R	53	103		156	185
" 3.....M-Z	19	R	69	55		124	162
Bright	20	R	4	20		24	45
Thompson	21	R	68	34		102	130
Cobden and Striker	22	R	45	46		91	126
Striker and Long	23	R	9	19	2	30	44
Spragge	24	R	148	31		179	207
Lewis	25	R	12	11	1	24	32
Shedden	26	R	102	62		164	218
Spanish Mills	27	R	40	96	2	138	177
Victoria	28	R	69	82		151	179
Broken Front	29	R	27	24		51	63
Massey, Town (Ville)	30	R	120	143		263	295
Slater, May and Harrow	31	R	120	147		267	350
Webbwood Town (Ville)	32	R	69	114		183	227
Hallum	33	R	44	63		107	151
Gaugh, Dunlop, McKinnon and Shakespeare	34	R	14	33		47	70
Merritt.....A-C	35	R	177	83	3	263	348
" .....D-K	35A	R	172	95		267	353
" .....L-Q	35B	R	162	81	2	245	345
" .....R-Z	35C	R	135	80	3	218	311
Baldwin	36	R	115	19		134	159
Nairn and Lorne	37	R	36	77		113	124
Louise	38	R	27	35	2	64	122
Chelmsford	39	R	141	79	1	221	263
Balfour	40	R	145	73	1	219	294
Waters	41	R	37	84		121	152
Rayside.....A-L	42	R	116	62		178	199
" .....M-Z	42A	R	68	78	1	147	160
Worthington Div. 1	43	R	122	99	3	224	284
White Fish Div. 2	44	R	47	40		87	121
Graham	45	R	12	21		33	39
Benny, C.P.R.	46	R	54	38		92	149
Cartier	47	R	74	75		149	199
Dowling and lots 8-12, Con. 4 Balfour	48	R	44	64		108	123
Lumsden	49	R	17	13		30	44
Levack	50	R	69	48		117	167
Snider	51	R	40	73	1	114	140

ALGOMA EAST (EST)—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Beniah Bowman	George Brecken Nicholson			
Creighton and Fairbanks	52	R	41	19	.....	60	80
Creighton Mines	52A	R	178	115	6	299	349
Laforest	53	R	8	11	.....	19	71
Thor Lake	53A	R	1	16	.....	17	48
Westree	54	R	6	11	.....	17	27
Shining Tree	55	R	16	24	.....	40	66
Gogama A-L	56	R	158	72	.....	230	305
" M-Z	56A	R	142	82	1	225	337
Tionaga	57	R	23	27	.....	50	90
Stackpool	57A	R	12	3	.....	15	34
Foleyet	58	R	77	122	1	200	302
Morgan	59	R	26	4	.....	30	40
Sultan	60	R	35	31	1	67	146
Biscotasing	61	R	71	98	.....	169	307
West River	62	R	19	19	.....	38	60
McFadden Farm	63	R	11	24	.....	35	52
Hooverville	64	R	8	31	.....	39	44
McFadden Camp No. 17	65	R	18	13	1	32	46
" No. 18	66	R	11	37	.....	48	64
Lorne	67	R	6	37	.....	43	115
Dawson	68	R	48	28	.....	76	101
Robinson	69	R	83	33	2	118	150
Gore Bay A-L	70	R	75	99	.....	174	207
" M-Z	71	R	70	75	1	146	198
Gordon A-L	72	R	79	39	1	119	140
" M-Z	73	R	80	47	.....	127	150
Barrie Island	74	R	54	21	.....	75	80
Burpee	75	R	78	27	3	108	140
Mills	76	R	47	35	.....	82	109
Campbell	77	R	63	12	.....	75	96
"	78	R	119	32	.....	151	188
Billings	79	R	53	62	1	116	155
"	80	R	46	29	.....	75	94
Howland	81	R	35	50	.....	85	103
Allan	82	R	22	25	.....	47	58
Little Current A-L	83	R	90	119	1	210	305
" M-Z	84	R	104	124	1	229	337
Howland	85	R	15	40	.....	55	62
"	86	R	58	80	.....	138	163
"	86A	R	46	48	.....	94	111
Carnarvon	87	R	114	66	.....	180	244
"	88	R	120	38	1	159	196
Sandfield	89	R	26	17	.....	43	57
"	90	R	44	8	.....	52	68
Tehkumah	91	R	20	53	1	74	106
"	92	R	74	72	2	148	174
Assininack A-L	93	R	80	88	1	169	203
" N-Z	94	R	111	93	.....	204	268
"	95	R	12	62	.....	74	80
Wickwemikong	96	R	3	4	.....	7	20
Willisville	97	R	6	38	.....	44	75
Collins Inlet	98	R	5	33	.....	38	74
Killarney	99	R	125	20	.....	145	205
Cockburn Island	100	R	32	42	.....	74	107
Killarney Quarries	101	R	0	33	.....	33	39
McGregor Bay	102	R	4	14	.....	18	32
White Fish Falls	103	R	9	14	.....	23	52
Bay Finn	104	R	0	21	.....	21	28
Munro Siding	106	R	1	19	.....	20	41
Mileage 71, C.N.R.	107	R	3	7	.....	10	46
Nemegos	108	R	9	29	.....	38	66
Totals—Totaux	119	.....	6,909	6,143	53	13,105	17,620

Majority for / Majorité pour } Beniah Bowman, 766.

ALGOMA WEST (OUEST) Population—1921, 35,509

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Thomas Edward Simpson	Albert Ernest Whytall			
Sault Ste. Marie	1	U	63	21	.....	84	242
"	2	U	82	28	.....	110	238
"	3	U	97	27	.....	124	270
"	4	U	100	17	.....	117	209
"	5	U	70	32	.....	102	215
"	6	U	63	43	.....	106	226
"	7	U	64	14	2	80	175
"	8	U	123	41	1	165	317
"	9	U	78	33	2	113	222
"	10	U	84	26	1	111	149
"	11	U	79	18	.....	97	272
"	12	U	67	22	.....	89	355
"	13	U	76	35	.....	111	334
"	14	U	65	26	4	95	274
"	15	U	132	25	.....	157	361
"	16	U	108	37	.....	145	317
"	17	U	87	25	1	113	344
"	18	U	91	36	.....	127	350
"	19	U	80	55	1	136	375
"	20	U	88	46	1	135	353
"	21	U	69	16	.....	85	182
"	22	U	76	46	.....	122	269
"	23	U	45	54	.....	99	246
"	24	U	65	46	.....	111	271
"	25	U	105	43	.....	148	308
"	26	U	120	57	.....	177	359
"	27	U	98	38	.....	136	284
"	28	U	60	60	.....	120	254
"	29	U	75	46	1	122	233
"	30	U	54	52	.....	106	228
"	31	U	58	56	.....	114	236
"	32	U	73	26	.....	99	204
"	33	U	45	79	.....	124	282
"	34	U	31	59	.....	90	206
"	35	U	98	74	5	177	274
"	36	U	96	87	.....	183	342
"	37	U	85	46	.....	131	253
"	38	U	71	50	.....	121	230
"	39	U	99	36	1	136	279
"	40	U	39	34	.....	73	219
"	40A	U	51	54	2	107	225
"	41	U	66	39	4	109	353
"	42	U	76	69	1	146	379
"	43	U	65	62	2	129	392
"	44	U	110	56	.....	166	382
"	45	U	87	53	.....	140	355
"	46	U	91	67	3	161	348
"	47	U	67	53	1	121	318
"	48	U	97	38	1	136	388
"	49	U	88	55	.....	143	348
"	50	U	70	51	.....	121	334
"	51	U	75	32	.....	107	300
"	52	U	84	51	.....	135	353
Korah	53	R	37	55	.....	92	130
"	54	R	81	15	.....	96	157
"	55	R	37	41	1	79	96
"	56	R	48	12	.....	60	71
Tarentorus	57	R	108	41	.....	149	203
"	58	R	43	14	1	58	126
Prince	59	R	46	31	1	78	117
Hilton Beach	60	R	73	46	1	120	171
Kaskawan	61	R	48	18	.....	66	86
Jocelyn	62	R	17	12	.....	29	51
"	63	R	12	10	.....	22	75
Tenby	64	R	7	6	.....	13	30

ALGOMA WEST (OUEST)—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Thomas Edward Simpson	Albert Ernest Whytall			
Richards Landing	65	R	68	61	.....	129	198
"	66	R	39	38	.....	77	116
Harmony	67	R	41	31	1	73	137
Richards Landing	68	R	23	34	.....	57	93
Bruce Mines	69	R	85	91	.....	176	234
"	70	R	86	80	.....	166	215
Rydal Bank	71	R	98	89	.....	187	243
Ophir	72	R	26	14	.....	40	50
Poplardale	73	R	8	0	.....	8	12
Leeburn	74	R	14	26	.....	40	50
Desbarats	75	R	120	70	.....	190	287
Gordon Lake	76	R	47	34	.....	81	104
Richards Landing	77	R	72	37	1	110	140
Bar River	78	R	92	67	.....	159	257
Echo Bay	79	R	156	59	1	216	286
Sylvan Valley	80	R	37	29	.....	66	92
Gordon Lake	81	R	23	9	.....	32	38
Garden River	82	R	8	6	.....	14	20
Goulais River	83	R	18	2	.....	20	55
Goulais Bay	84	R	28	0	.....	28	46
Peterbell	85	R	22	4	.....	26	49
Batchawana	86	R	15	4	.....	19	53
Michipicoten	87	R	14	21	.....	35	53
Hawk Junction	88	R	22	8	.....	30	85
Sand Lake	89	R	6	2	.....	8	94
Pangis	90	R	8	6	.....	14	40
Hayden	91	R	30	1	1	32	65
Goudreau	93	R	20	25	1	46	18
Oba	94	R	80	6	2	88	102
Franz	95	R	20	31	1	52	74
Chapleau	96	R	93	101	.....	194	302
Argolis	97	R	18	2	.....	20	40
Chapleau	98	R	127	77	.....	204	287
"	99	R	103	58	2	163	243
Devon	100	R	29	31	.....	60	72
Bolkow	101	R	9	16	1	26	56
Nicholson	102	R	147	23	.....	170	214
Missanabie	103	R	37	22	.....	59	84
Dalton	104	R	98	52	3	153	222
Chapleau	105	R	121	73	1	195	299
" Advance (Provisoire)	106	R	75	65	.....	140	.....
Searchmount	107	R	45	55	3	103	177
Northland	108	R	6	8	.....	14	23
Bellevue	109	R	22	9	.....	31	58
Glendale	110	R	16	21	.....	37	62
Frater	111	R	6	9	.....	15	17
Elsas	112	R	66	49	.....	115	219
Sault Ste. Marie (Advance)	113	U	37	11	.....	48	
Sault Ste. Marie (Provisoire)							
Magpie Mine	114	R	7	12	.....	19	45
Wa Wa	115	R	28	12	.....	40	28
Grace Mines	116	R	12	3	.....	15	17
Totals—Totaux	116	.....	7,171	4,187	56	11,414	22,566

Majority for / Majorité pour — Thomas Edward Simpson, 2,984.

BRANT. Population—1921, 20,085.

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Franklin Smoke	Thomas Scott Davidson			
Tuscarora Township	1	R	63	6		69	181
Onondaga Township	1	R	69	77		146	186
"	2	R	64	54		118	176
"	3	R	67	44		111	150
"	4	R	28	41		69	132
Brantford City (Cité)							
Ward (Quartier) 5	6	U	98	54		152	220
"	7	U	125	84		209	296
"	8A	U	58	38		96	394
"	8B	U	103	50		153	
South Dumfries Township	1	R	39	83		122	127
" "	2	R	41	111		152	218
" "	3	R	23	145		168	223
" "	4	R	46	119		165	199
" "	5A	R	73	78		151	357
" "	5B	R	82	81	4	167	
" "	6	R	53	192		245	276
" "	7	R	11	71	2	84	104
Burford Township	1	R	82	98		180	253
"	2	R	130	92		222	298
"	3A	R	74	67	1	142	329
"	3B	R	77	62		139	
"	4	R	72	120	1	193	247
" "	5	R	61	159		220	264
" "	6	R	32	126		158	214
" "	7	R	65	121	1	187	228
" "	8	R	64	74		138	191
" "	9	R	115	74	2	191	271
Brantford Township	8	R	77	132		209	267
"	9A	R	76	58		134	403
"	9B	R	67	57		124	
"	10A	R	104	84		188	438
"	10B	R	101	65		166	
"	11	R	91	131		222	295
"	12	R	48	34		82	117
"	13A	R	85	51		136	445
"	13B	R	106	64		170	
"	14A	R	68	55	3	126	401
"	14B	R	76	57	1	134	
"	15	R	9	45		54	88
"	16	R	60	86		146	210
Paris, Town (Ville)	1A	R	59	82		141	394
" "	1B	R	64	71		141	
" "	2A	R	113	61		174	596
" "	2B	R	88	90		178	
" "	2C	R	86	62		148	
" "	3A	R	106	62		168	422
" "	3B	R	118	41		159	
" "	4A	R	140	66		206	489
" "	4B	R	118	45		163	
" "	5A	R	101	71	1	173	361
" "	5B	R	86	41		127	
" "	6A	R	184	60	4	248	564
" "	6B	R	172	67		239	
Totals—Totaux	53		4,218	4,065	20	8,303	10,843

Majority for / Majorité pour **Franklin Smoke, 153.**

BRANTFORD CITY (CITÉ) Population—1921, 33,292

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	William Ross Macdonald	Robert Edwy Ryerson			
BRANTFORD CITY (CITÉ)							
Ward (Quartier) 1.....A-L	1	U	72	98	.....	170	222
" .....M-Z	1	U	40	100	2	142	179
" .....A-L	2	U	57	91	.....	148	201
" .....M-Z	2	U	70	96	1	167	218
" .....A-L	3	U	73	110	2	185	246
" .....M-Z	3	U	44	109	1	154	205
" .....A-L	4	U	44	152	1	197	265
" .....M-Z	4	U	44	103	1	148	187
"	5	U	84	87	.....	171	270
" .....A-L	6	U	90	102	.....	192	246
" .....M-Z	6	U	54	64	.....	118	160
" .....A-L	7	U	72	95	.....	167	209
" .....M-Z	7	U	61	89	2	152	204
" .....A-L	8	U	66	129	.....	195	257
" .....M-Z	8	U	57	59	.....	116	168
Ward (Quartier) 2.....A-L	9	U	63	86	.....	149	202
" .....M-Z	9	U	90	91	.....	181	259
" .....A-L	10	U	83	94	.....	177	240
" .....M-Z	10	U	51	91	.....	142	192
" .....A-L	11	U	75	77	.....	152	241
" .....M-Z	11	U	80	81	.....	161	221
" .....A-L	12	U	125	72	4	201	283
" .....M-Z	12	U	84	84	.....	168	254
" .....A-L	15	U	86	71	.....	157	204
" .....M-Z	15	U	72	54	.....	126	169
" .....A-L	16	U	84	95	.....	179	261
" .....M-Z	16	U	86	58	1	145	198
" .....A-L	17	U	76	72	.....	148	209
" .....M-Z	17	U	62	80	.....	142	231
" .....A-L	18	U	74	70	.....	144	204
" .....M-Z	18	U	74	81	.....	155	202
"	19	U	56	58	1	115	198
Ward (Quartier) 3.....A-L	13	U	75	106	.....	181	251
" .....M-Z	13	U	84	77	.....	161	248
" .....A-L	14	U	98	88	.....	186	277
" .....M-Z	14	U	65	78	.....	143	220
"	20	U	49	51	.....	100	196
" .....A-L	21	U	79	95	1	175	281
" .....M-Z	21	U	63	83	1	147	215
" .....A-L	26	U	62	116	.....	178	259
" .....M-Z	26	U	85	53	.....	138	199
" .....A-L	27	U	104	102	.....	206	292
" .....M-Z	27	U	61	103	.....	164	253
" .....A-L	28	U	52	85	1	138	205
" .....M-Z	28	U	45	81	1	127	212
" .....A-L	29	U	42	69	.....	111	165
" .....M-Z	29	U	56	59	.....	115	156
" .....A-L	30	U	28	61	.....	89	147
" .....M-Z	30	U	32	64	2	98	140
Ward (Quartier) 4.....A-L	22	U	63	76	.....	139	200
" .....M-Z	22	U	42	48,	.....	90	135
" .....A-L	23	U	54	59	.....	113	173
" .....M-Z	23	U	55	83	.....	138	212
" .....A-L	24	U	42	74	.....	116	198
" .....M-Z	24	U	48	54	.....	102	156
" .....A-L	25	U	77	89	1	167	231
" .....M-Z	25	U	62	71	.....	133	198
" .....A-L	31	U	45	65	.....	110	162
" .....M-Z	31	U	49	68	.....	117	162
" .....A-L	32	U	72	60	.....	132	222
" .....M-Z	32	U	88	81	.....	169	254
" .....A-L	33	U	82	101	1	184	265
" .....M-Z	33	U	70	85	.....	155	213

BRANTFORD CITY (CITÉ)—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	William Ross Macdonald	Robert Edwy Ryerson			
BRANTFORD CITY (CITÉ)							
Ward (Quartier) 4.....A-L	34	U	64	63	.....	127	175
" .....M-Z	34	U	38	64	.....	102	137
" .....A-L	35	U	82	116	.....	198	263
" .....M-Z	35	U	65	73	.....	138	185
Ward (Quartier) 5.....A-L	36	U	65	90	.....	155	199
" .....M-Z	36	U	45	102	.....	147	191
" .....A-L	37	U	103	99	.....	202	285
" .....M-Z	37	U	69	79	.....	148	225
" .....A-L	38	U	55	98	.....	153	224
" .....M-Z	38	U	49	85	.....	134	178
" .....A-L	39	U	60	94	.....	154	202
" .....M-Z	39	U	76	84	.....	160	210
" .....A-L	40	U	65	94	1	160	215
" .....M-Z	40	U	55	75	1	131	172
Brantford Township.....	1	R	129	78	.....	207	250
" "	2	R	49	56	.....	105	140
" "	3	R	100	82	.....	182	282
" " .....A-L	4	R	92	81	1	174	217
" " .....M-Z	4	R	56	81	2	139	172
" "	5	R	92	43	.....	135	167
" " .....A-L	6	R	46	70	1	117	304
" " .....M-Z	6	R	48	45	.....	93	
" "	7	R	30	42	.....	72	112
Oakland.....	1	R	135	48	.....	183	234
"	2	R	147	44	1	192	278
Totals—Totaux.....	88	.....	5,993	7,070	31	13,094	18,519

Majority for / Majorité pour **Robert Edwy Ryerson, 1,077**

BRUCE NORTH (NORD) Population—1921, 20,872

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Hugh Clark	James Malcolm	William Smellie			
Albermarle	1	R	17	18	1		36	39
"	2	R	52	61	0		113	140
"	3	R	44	60	0		104	131
"	4	R	45	21	0		66	86
"	5	R	45	43	0		88	101
Amabel	1	R	54	59	1		114	140
"	2	R	76	101	1		178	235
"	3	R	40	65	1	1	107	134
"	4	R	104	92	0		196	226
"	5	R	105	116	4	2	227	281
"	6	R	30	31	0		61	76
Arran	1	R	80	166	1	1	248	274
"	2	R	159	54	1		214	244
"	3	R	141	84	0		225	285
"	4	R	71	62	4		137	153
"	5	R	37	34	2		73	88
"	6	R	30	27	0		57	86
Bruce	1	R	45	83	0		128	155
"	2	R	67	120	3		190	213
"	3	R	66	94	1		161	200
"	4	R	31	136	2		169	204
"	5	R	41	79	0	1	121	137
"	6	R	33	128	2	1	164	197
Eastnor	1	R	47	78	0		125	145
"	2	R	62	44	2		108	135
"	3	R	43	13	0		56	69
"	4	R	50	56	0		106	135
"	5	R	12	31	0		43	45
Kincardine Township	1	R	114	127	1		242	279
" "	2A	R	100	50	2		152	173
" "	2B	R	72	64	0		136	145
" "	3	R	80	75	0		155	178
" "	4	R	62	108	1		171	220
" "	5	R	66	102	0		168	190
Lindsay	1	R	34	58	1		93	112
"	2	R	23	9	0		32	47
"	3	R	47	20	0		67	82
"	4	R	20	6	0		26	36
Saugeen Township	1	R	70	105	2		177	197
" "	2	R	45	86	2		133	163
" "	3	R	36	67	0	1	104	127
" "	4	R	20	77	0	1	98	119
" "	5	R	34	79	3		116	128
St. Edmund	1	R	51	7	0		58	73
"	2	R	80	46	0		126	145
Hepworth	1	R	87	84	1		172	193
Lion's Head	1	R	101	93	0		194	226
Port Elgin	1A	R	94	103	0		197	207
"	1B	R	100	74	0		174	182
"	2A	R	72	115	1	2	190	200
"	2B	R	60	151	0	2	213	231
Tara	1	R	99	75	0		174	188
"	2	R	81	56	0		137	153
Tiverton	1	R	56	98	6		160	182
Kincardine Town (Ville)	1A	R	124	58	1		183	249
" " "	1B	R	109	127	2		238	297
" " "	2A	R	75	83	0		158	176
" " "	2B	R	95	113	0		208	231
" " "	3A	R	56	108	0		164	185
" " "	3B	R	60	119	1		180	208
" " "	4	R	117	80	2		199	242
Southampton	1A	R	116	102	0		218	256
"	1B	R	119	71	0		190	224
"	2	R	117	141	0		258	302
"	3	R	56	54	0		110	132

BRUCE NORTH (NORD)—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Hugh Clark	James Malcolm	William Smellie			
Wiarton	1	R	114	68	0	1	183	236
"	2A	R	78	54	0	.....	132	156
"	2B	R	58	88	0	.....	146	156
"	3	R	138	125	0	.....	263	296
"	4A	R	84	51	0	.....	135	161
"	4B	R	66	60	0	2	128	134
Cape Croker	1	R	11	42	1	.....	54	60
Saugeen Reserve	1	R	35	12	0	.....	47	52
Totals—Totaux	73	.....	4,959	5,447	53	15	10,474	12,283

Majority for / Majorité pour **James Malcolm** over (sur) { **Hugh Clark, 488** / **William Smellie, 5,394**

BRUCE SOUTH (SUD) Population—1921, 23,413

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	George S. Fowler	Walter Allan Hall	John Weigel			
Brant	1	R	56	109	24		189	235
"	2	R	34	67	30		131	144
"	3	R	44	87	27		158	250
"	4	R	76	50	11		137	172
"	5	R	50	28	53		131	168
"	6	R	19	51	41		111	135
"	7	R	6	77	66		149	207
"	8	R	43	98	28		169	218
"	9	R	19	43	25		87	111
Paisley A-L	1	R	55	63	3		121	174
" M-Z	1	R	53	89	0	1	143	168
"	2	R	59	88	5		152	191
Chesley	1	R	103	98	0	4	205	244
"	2	R	85	152	2		239	275
"	3	R	107	104	2		213	243
"	4	R	95	146	1		242	309
Lucknow A-L	1	R	70	51	3		124	165
" M-Z	1	R	78	120	7		205	239
"	2	R	78	126	3		207	238
Carrick	1	R	13	71	72	1	157	249
"	2	R	15	65	31		111	146
"	3	R	19	125	35		179	259
"	4	R	12	44	30		86	143
"	5	R	10	61	57		128	213
"	6	R	24	88	47		159	223
"	7	R	11	88	87	3	189	224
Kinloss	1	R	25	6	31		62	91
"	2	R	25	35	25		85	124
"	3	R	66	59	31		156	202
"	4	R	45	106	23		174	210
"	5	R	27	43	27		97	130
"	6	R	29	73	6		108	141
Teeswater	1	R	125	91	8		224	280
" A-L	2	R	64	35	4		103	226
" M-Z	2	R	62	53	8		123	169
Ripley	1	R	60	57	7		124	183
"	2	R	41	56	13		110	158
Walkerton East (Est) A-L	1	R	87	99	0		186	207
" " M-Z	1	R	72	93	5	3	173	194
" Centre (Centre) A-L	3	R	128	114	0	4	246	280
" " M-Z	3	R	103	93	3		199	229
" West (Ouest) A-L	5	R	98	71	1		170	198
" " M-Z	5	R	66	64	6		136	162
" South (Sud)	6	R	43	138	2	4	187	210
Culross	1	R	20	27	14		61	80
"	2	R	34	48	31		113	155
"	3	R	24	64	35		123	151
"	4	R	45	60	62		167	209
"	5	R	46	85	49	1	181	236
"	6	R	18	84	30		132	185
"	7	R	25	32	19	2	78	102
Huron	1	R	70	40	66		176	234
"	2	R	111	37	40		188	237
"	3	R	54	30	93		177	239
"	4	R	16	72	51		139	197
"	5	R	41	78	45	1	165	249
Elderslie	1	R	68	86	77		231	282
"	2	R	52	78	23	1	154	214
"	3	R	84	66	29		179	272
"	4	R	37	74	57		168	241
Mildmay A-L	1	R	42	79	21		142	224
" M-Z	1	R	20	48	38		106	201
Greenock	1	R	25	58	21		104	137
"	2	R	12	73	42		127	159
"	3	R	50	158	18		226	308

BRUCE SOUTH (SUD)—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	George S. Fowler	Walter Allan Hall	John Weigel			
Greenock	4	R	32	40	0	.....	72	85
"	5	R	76	36	20	.....	132	167
"	6	R	80	73	4	.....	157	204
"	7	R	7	38	7	.....	52	80
"	8	R	15	11	9	.....	35	57
Totals—Totaux	70	.....	3,504	5,050	1,791	25	10,370	13,642

Majority for / Majorité pour **Walter Allan Hall** over (sur) **George S. Fowler, 1,546. / John Weigel, 3,259.**

CARLETON Population—1921, 32,673

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Mortimer Newton Cummings	William Foster Garland			
Fitzroy	1	R	39	59		98	228
"	2	R	29	35		64	160
"	2A	R	32	36		68	162
"	2B	R	50	21	2	73	155
"	3	R	91	50		141	276
"	4	R	12	68		80	174
"	5	R	43	24		67	109
"	6	R	48	109	1	158	244
Goulburn	1	R	37	69		106	158
"	2	R	31	135		166	221
"	3	R	57	102	4	163	216
"	4	R	20	75		95	182
"	5	R	27	80		107	150
"	5A	R	13	97		110	285
"	6	R	9	62		71	148
Huntley	1	R	7	99		106	200
"	2	R	26	165	1	192	283
"	2A	R	28	118		146	234
"	3	R	68	19		87	117
"	4	R	114	23		137	155
March	1	R	30	113		143	251
"	2	R	120	61		181	227
Marlborough	1	R	21	68		89	221
"	2	R	33	65		98	155
"	3	R	13	70		83	163
"	4	R	27	41		68	85
Nepean	1	R	46	105		151	215
"	2	R	23	30	1	54	65
"	3	R	37	105		142	195
"	4	R	66	59		125	200
"	5	R	85	27		112	154
"	6	R	110	48	13	171	226
"	7	R	66	86		152	199
"	8	R	35	91		126	155
"	9	R	71	114	1	186	270
"	10	R	40	129		169	218
"	11	R	53	79	1	133	193
"	12	R	30	69		99	135
"	13	R	77	107	3	187	229
"	14	R	77	89		166	226
"	15	R	27	92		119	186
"	15A	R	49	60		109	173
"	16	R	53	86		139	214
"	17	R	45	93		138	229
"	17A	R	45	73	2	120	201
"	18	R	41	106		147	227
"	18A	R	42	106		148	219
"	19	R	28	64		92	152
"	19A	R	27	66		93	144
"	20	R	61	80	1	142	219
"	21	R	70	96	1	167	207
"	22	R	72	102		174	205
"	23	R	73	76		149	230
"	24	R	92	98		190	285
"	25	R	85	48		133	192
"	25A	R	33	54		87	126
North Gower	1	R	21	124	1	146	218
"	1A	R	36	110		146	194
"	2	R	57	113		170	248
"	3	R	28	138	6	172	224
"	4	R	8	29		37	104
"	5	R	20	38		58	89
"	6	R	1	49		50	91

CARLETON—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Mortimer Newton Cummings	William Foster Garland			
OTTAWA.							
Dalhousie Ward (Quartier)....	57	U	37	44	.....	81	168
" "	57A	U	29	43	.....	72	176
" "	58	U	31	68	.....	99	197
" "	58A	U	51	60	.....	111	221
" "	59	U	35	52	1	88	170
" "	59A	U	38	46	1	85	162
" "	60	U	71	65	.....	136	265
" "	61	U	38	42	.....	80	157
" "	61A	U	42	36	.....	78	158
" "	62	U	71	71	.....	142	275
" "	63	U	99	58	.....	157	233
" "	64	U	67	60	3	130	178
" "	64A	U	39	64	.....	103	156
" "	65	U	29	63	2	94	179
" "	65A	U	36	63	.....	99	203
" "	66	U	36	77	1	114	177
" "	66A	U	28	72	.....	100	161
" "	67	U	53	79	.....	132	217
" "	68	U	72	116	.....	188	294
" "	69	U	50	88	.....	138	261
" "	70	U	30	60	.....	90	215
" "	71	U	85	18	.....	103	202
" "	71A	U	126	47	5	178	285
" "	72	U	32	67	.....	99	183
" "	72A	U	21	47	.....	68	288
Victoria Ward (Quartier).....	14	U	67	25	1	93	154
"	14A	U	83	31	1	115	168
" "	15	U	114	24	.....	138	202
" "	16	U	98	48	.....	146	262
" "	17	U	89	30	.....	119	183
" "	17A	U	110	19	2	131	176
" "	18	U	76	23	5	104	157
" "	18A	U	97	35	.....	132	209
" "	19	U	49	44	.....	93	148
" "	19A	U	72	42	.....	114	159
" "	20	U	67	65	1	133	282
" "	21	U	59	61	.....	120	199
" "	22	U	59	65	.....	124	219
" "	22A	U	55	78	.....	133	220
" "	23	U	144	17	.....	161	247
" "	24	U	106	39	39	184	276
" "	25	U	132	25	.....	157	204
Advance (Provisoire).....	.....	U	21	21	1	43	.....
Richmond.....	1	R	36	141	.....	177	255
Torbolton.....	1	R	42	53	.....	95	172
"	2	R	67	120	.....	187	247
Totals—Totaux.....	109	.....	5,744	7,415	101	13,260	21,336

Majority for / Majorité pour } **William Foster Garland, 1,671.**

DUFFERIN-SIMCOE. Population—1921, 40,225

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Thomas Johnston O'Flynn	William Earl Rowe			
Adjala	1	R	35	73		108	201
"	2	R	73	21		94	204
"	3	R	47	28		75	121
"	4	R	12	57		69	117
"	5	R	22	46		68	123
"	6	R	20	52		72	121
Alliston	1	R	100	109		209	290
"	2	R	101	129		230	307
"	3	R	78	168	3	249	320
Beeton	1	R	20	118		138	372
"	2	R	34	97		131	
Essa	1	R	81	111		192	368
"	2	R	46	77		123	211
"	3	R	16	100		116	261
"	4	R	53	166		219	342
"	5	R	29	109		138	189
"	6	R	40	83		123	204
"	7	R	25	72		97	154
"	8	R	15	118		133	225
Innisfil	1	R	26	79		105	184
"	2	R	60	95	1	156	235
"	3	R	76	160	2	238	377
"	4	R	56	62		118	209
"	5	R	93	127		220	297
"	6	R	21	74		95	181
"	7	R	47	66		113	134
"	8	R	41	96		137	193
"	9	R	12	41		53	67
"	10	R	21	71		92	118
Tecumseth	1	R	39	68		107	344
"	2	R	29	62		91	313
"	2A	R	24	67		91	
"	3	R	35	82		117	217
"	4	R	50	145		195	262
"	5	R	59	109		168	279
"	6	R	30	151		181	250
Tottenham	1	R	44	57		101	313
"	2	R	47	68		115	
Tossorantio	1	R	41	83		124	341
"	1A	R	31	64		95	
"	2	R	16	105	1	122	203
"	3	R	14	34		48	77
"	4	R	21	25		46	73
"	5	R	16	42		58	109
Gwillimbury	1	R	99	105		204	280
"	2	R	93	101		194	292
"	3	R	29	132		161	207
"	4	R	57	77		134	214
"	5	R	33	57	1	91	149
Amaranth	1	R	41	30		91	141
"	2	R	70	98		168	223
"	3	R	29	78		107	163
"	4	R	73	41	1	115	138
"	5	R	53	41		94	130
"	6	R	36	60		96	126
"	7	R	62	21		83	110
"	8	R	69	32		101	122
Garafraxa East (Est)	1	R	46	34		80	105
"	2	R	28	32		60	89
"	3	R	20	49		69	100
"	4	R	60	97		157	248
"	5	R	34	111		145	199
Mono	1	R	21	85		106	102
"	2	R	22	48		70	135
"	3	R	28	59		87	163

DUFFERIN-SIMCOE—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Thomas Johnston O'Flynn	William Earl Rowe			
Mono	4	R	29	94		123	182
"	5	R	46	99		145	196
"	6	R	107	86		193	290
"	7	R	66	85		151	192
Mulmur	1	R	39	171	1	211	327
"	2	R	18	58		76	100
"	3	R	83	149		232	291
"	4	R	19	60		79	164
"	5	R	43	95	1	139	236
"	6	R	90	103		193	260
Melancthon	1	R	113	115		228	327
"	2	R	71	12		83	112
"	3	R	60	55		115	183
"	4	R	95	52		147	236
"	5	R	122	38		160	213
"	6	R	102	100		202	278
"	7	R	88	50		138	207
"	8	R	44	44		88	116
Luther East (Est)	1	R	49	58		107	152
"	2	R	110	82		192	218
"	3	R	125	85		210	242
Orangeville	1	R	57	92		149	385
"	1A	R	53	77		130	
"	2	R	57	64		121	425
"	2A	R	59	95		154	
"	3	R	53	102	2	157	611
"	3A	R	47	127	1	175	
"	4	R	31	117		148	525
"	4A	R	48	114		162	
Shelburne	1	R	87	79	1	167	415
"	1A	R	87	87	2	176	
"	2	R	97	162		259	366
Grand Valley	1	R	62	92	3	157	342
"	2	R	89	72		161	
Bradford	1	R	36	74		110	390
"	1A	R	67	88		155	
"	2	R	55	88		143	227
Totals—Totaux	102		5,303	8,376	20	13,699	20,550

Majority for / Majorité pour **William Earl Rowe, 3,073.**

DURHAM Population—1921, 24,629

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Fred Wellington Bowen	Melville Howden Staples			
Clark	1A	R	61	48	1	110	140
"	1B	R	35	71	.....	106	142
"	2	R	51	49	.....	100	136
"	3	R	44	75	.....	119	155
"	4	R	94	67	1	162	212
"	5A	R	57	71	.....	128	158
"	5B	R	61	65	.....	126	153
"	6	R	48	53	.....	101	168
"	7	R	54	30	.....	84	93
"	8	R	66	71	.....	137	202
"	9A	R	67	82	2	151	194
"	9B	R	73	90	2	165	209
Darlington	1A	R	35	97	.....	132	162
"	1B	R	30	120	.....	150	156
"	2	R	113	98	.....	211	257
"	3	R	75	134	.....	209	268
"	4A	R	50	82	.....	132	149
"	4B	R	69	69	.....	138	165
"	5A	R	64	77	.....	141	183
"	5B	R	66	40	.....	106	144
"	6A	R	52	73	2	127	182
"	6B	R	38	96	.....	134	188
"	7A	R	34	113	.....	147	185
"	7B	R	24	84	.....	108	134
Hope	1	R	68	60	1	129	237
"	2A	R	50	124	.....	174	287
"	2B	R	37	47	.....	84	144
"	3	R	25	107	1	133	241
"	4	R	92	46	.....	138	275
"	5	R	122	59	.....	181	258
"	6	R	84	80	.....	164	241
Newcastle	1	R	80	71	.....	151	181
"	2	R	102	98	.....	200	235
Cartwright	1A	R	89	27	.....	116	185
"	1B	R	67	25	1	93	140
"	2	R	91	36	.....	127	176
"	3	R	141	35	.....	176	239
"	4	R	104	64	.....	168	216
Manvers	1	R	61	27	.....	88	134
"	2	R	77	10	.....	87	148
"	3A	R	86	20	2	108	170
"	3B	R	63	20	.....	83	160
"	4	R	103	29	.....	132	153
"	5A	R	104	22	.....	126	181
"	5B	R	100	26	.....	126	154
"	6	R	103	36	.....	139	244
"	7A	R	74	33	.....	107	153
"	7B	R	75	24	1	100	148
Cavan	1	R	117	16	.....	133	223
"	2	R	127	55	4	186	248
"	3A	R	65	41	.....	106	165
"	3B	R	54	35	3	92	137
"	4A	R	49	53	.....	102	164
"	4B	R	53	38	.....	91	144
"	5	R	79	76	.....	155	254
Millbrook	1	R	136	68	.....	204	262
"	2	R	127	55	4	186	248
Bowmanville, West Ward (Quartier Ouest)	1	R	119	79	.....	198	293
" "	2A	R	93	59	.....	152	197
" "	2B	R	99	41	1	141	198
Bowmanville, North Ward (Quartier Nord)	1A	R	134	67	1	202	255
" "	1B	R	96	57	.....	153	194
" "	2A	R	105	71	.....	176	234

DURHAM—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Fred Wellington Bowen	Melville Howden Staples			
Bowmanville, North Ward							
(Quartier nord)	2B	R	95	83	.....	178	220
" "	2C	R	95	82	.....	177	248
Bowmanville, South Ward							
(Quartier Sud)	1A	R	120	43	.....	163	209
" "	1B	R	93	65	.....	158	193
" "	2	R	160	52	.....	212	284
PORT HOPE							
North Ward (Quartier Nord)	1A	R	84	49	.....	133	201
" "	1B	R	78	48	.....	126	201
" "	1C	R	81	74	.....	155	216
South Ward (Quartier Sud)	1A	R	114	79	.....	193	299
" "	1B	R	106	62	4	172	261
East Ward (Quartier Est)	2	R	87	54	.....	141	246
West Ward (Quartier Ouest)	2A	R	93	60	.....	153	258
" " ...	2B	R	88	63	.....	151	263
" " ...	2C	R	97	56	.....	153	280
" " ...	3A	R	78	115	.....	193	296
" " ...	3B	R	60	100	.....	160	266
East Ward (Quartier Est)	3A	R	95	73	.....	168	265
" "	3B	R	72	74	.....	146	228
Totals—Totaux	81	.....	6,508	5,024	31	11,563	16,495

Majority for / Majorité pour } **Fred Wellington Bowen, 1,484**

ELGIN WEST (OUEST) Population—1921, 35,413

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Mitchell Frederick Hepburn	Hugh Cummings McKilop			
Aldborough	1A	R	71	46		117	183
"	1B	R	54	32		86	143
"	2	R	95	66		161	256
"	3	R	74	68		142	217
"	4	R	96	107		203	251
"	5	R	82	82		164	190
"	6	R	44	85		129	208
"	7	R	60	92		152	172
"	8	R	75	32		107	128
South Dorchester	1	R	109	57		166	251
"	2	R	87	102		189	318
"	3	R	110	60	3	173	269
Dunwich	1	R	111	101		212	282
"	2	R	84	84		168	250
"	3	R	86	34		120	164
"	4	R	68	25		93	152
"	5	R	144	18		162	229
"	6	R	88	25	2	115	156
"	7	R	102	55		157	216
"	8	R	85	59		144	191
Dutton	1	R	98	130	3	231	292
"	2	R	106	85		191	257
Port Stanley	1	R	137	115	3	255	341
"	2	R	60	94		154	173
Rodney	1	R	109	81	1	191	240
"	2	R	104	85	1	190	235
St. Thomas City (Cite)	A-K 1	U	38	72		110	245
" "	L-Z 1	U	60	92		152	271
" "	A-G 2	U	66	134		200	326
" "	H-M 2	U	63	123		186	307
" "	N-Z 2	U	82	116		198	368
" "	A-G 3	U	67	75		142	254
" "	H-M 3	U	87	80		167	273
" "	N-Z 3	U	75	78		153	268
" "	A-G 4	U	66	128		194	380
" "	H-N 4	U	84	104		188	360
" "	O-Z 4	U	77	104		181	367
" "	A-G 5	U	71	109		180	296
" "	H-O 5	U	86	88		174	279
" "	P-Z 5	U	75	94		169	264
" "	A-G 6	U	80	75		155	286
" "	H-O 6	U	59	64	1	124	238
" "	P-Z 6	U	93	78		171	296
" "	A-L 7	U	63	64		127	281
" "	McZ 7	U	74	93		167	292
" "	A-L 8	U	85	107		192	311
" "	McZ 8	U	76	89		165	324
" "	A-H 9	U	58	103	1	162	289
" "	I-Z 9	U	88	97	1	186	303
" "	A-G 10	U	80	84		164	338
" "	H-N 10	U	84	91		175	318
" "	O-Z 10	U	64	88	3	155	315
" "	A-G 11	U	72	71		143	283
" "	H-N 11	U	66	67		133	252
" "	O-Z 11	U	81	60		141	269
" "	A-K 12	U	72	88		160	267
" "	L-Z 12	U	78	74	1	153	248
" "	A-D 13	U	101	136		237	411
" "	E-H 13	U	53	75		128	209
" "	I-Mc 13	U	81	84		165	280
" "	N-R 13	U	69	52	1	122	179
" "	S-Z 13	U	77	97	1	175	311
" "	A-F 14	U	67	101	2	170	314
" "	G-M 14	U	78	88		166	324
" "	N-Z 14	U	68	111		179	337
" "	A-Z 15	U	80	109	1	190	295

ELGIN WEST (OUEST)—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Mitchell Frederick Hepburn	Hugh Cummings McKillop			
Southwold	1	R	113	70	.....	183	317
"	2	R	80	41	.....	121	162
"	3	R	142	59	.....	201	256
"	4	R	152	92	.....	244	301
"	5	R	43	50	1	94	142
" A-K	6	R	68	81	.....	149	225
" L-Z	6	R	76	76	1	153	216
"	7	R	119	126	.....	245	306
"	8	R	119	42	1	162	292
Springfield	1	R	23	21	.....	44	58
Lorne West (Ouest)	1	R	81	148	2	231	289
" "	2	R	65	116	.....	181	212
Yarmouth	1	R	229	95	.....	324	360
"	2	R	30	85	.....	115	145
"	3	R	140	124	.....	264	333
"	4	R	172	114	.....	286	380
"	5	R	116	82	.....	198	266
"	6	R	177	154	.....	331	426
"	7	R	77	76	.....	153	187
"	8	R	95	140	.....	235	354
"	9	R	76	106	2	184	234
"	10	R	57	35	.....	92	127
"	11	R	76	45	.....	121	189
"	12	R	53	107	1	161	195
St. Thomas City (Cite), Advance (Provisoire)	.....	U	258	194	2	454	.....
Totals—Totaux	91	.....	7,920	7,742	35	15,697	23,564

Majority for / Majorité pour } **Mitchell Frederick Hepburn, 178**

ESSEX EAST (EST) Population—1921, 25,283

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Hon. Raymond D. Morand	Edmond George Odette	Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Belle River	1	R	30	126	.....	156	189
"	2	R	57	123	.....	180	202
Ford City (Cité)	1A	U	22	171	1	194	269
"	1B	U	20	110	.....	130	200
"	2A	U	48	151	6	205	278
"	2B	U	43	159	.....	202	274
"	3A	U	78	62	.....	140	185
"	3B	U	63	64	1	128	188
"	4A	U	121	89	.....	210	341
"	4B	U	101	128	.....	229	320
"	5A	U	72	133	4	209	296
"	5B	U	49	154	.....	203	300
"	6A	U	55	86	5	146	222
"	6B	U	44	98	7	149	197
"	7A	U	58	86	.....	144	210
"	7B	U	77	86	2	165	220
"	8A	U	60	51	.....	111	163
"	8B	U	73	45	.....	118	185
"	9A	U	80	58	.....	138	225
"	9B	U	65	58	2	125	214
"	10A	U	119	96	1	216	313
"	10B	U	95	112	6	213	305
"	11A	U	86	78	.....	164	222
"	11B	U	101	65	1	167	226
Maidstone Township	1	R	73	146	.....	219	342
" "	2	R	72	125	2	199	258
" "	3	R	70	54	.....	124	172
" "	4	R	100	110	.....	210	245
" "	5	R	114	65	.....	179	248
" "	6	R	38	54	.....	92	126
Riverside Town (Ville)	1	R	178	100	.....	278	378
" "	2	R	114	69	.....	183	264
" "	3A	R	75	48	1	124	200
" "	3B	R	87	53	.....	140	221
" "	4A	R	118	108	5	231	334
" "	4B	R	92	100	.....	192	237
" "	5A	R	34	70	1	105	144
" "	5B	R	40	86	.....	126	177
Rochester Township	1	R	45	160	3	208	237
" "	2	R	100	70	.....	170	223
" "	3	R	93	150	.....	243	264
" "	4A	R	11	106	.....	117	126
" "	4B	R	31	141	1	173	193
St. Clair Beach	1	R	35	50	.....	85	90
Tecumseh Town (Ville)	1A	R	34	152	.....	186	196
" "	1B	R	27	86	.....	113	164
" "	2	R	74	164	4	242	293
" "	3	R	51	69	.....	120	153
Tilbury Town (Ville)	1	R	21	137	5	163	187
" "	2	R	49	189	1	239	285
" "	3	R	40	131	3	174	223
" "	4A	R	65	83	.....	148	188
" "	4B	R	47	80	.....	127	150
" North (Nord)	1	R	37	181	.....	218	242
" "	2	R	48	43	1	92	104
" "	3	R	42	79	.....	121	144
" "	4	R	20	69	.....	89	109
" "	5	R	15	73	.....	88	92
" "	6	R	38	69	.....	107	122
" West (Ouest)	1A	R	127	85	.....	212	250
" "	1B	R	72	85	1	158	190
" "	2	R	33	26	.....	59	78
" "	3	R	26	23	.....	49	53
" "	4	R	72	45	.....	117	143
" "	5	R	33	28	.....	61	73

ESSEX EAST (EST)—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Hon. Raymond D. Morand	Edmond George Odette			
Walkerville	1A	U	85	74	.....	159	232
"	1B	U	82	60	2	144	200
"	1C	U	103	44	1	148	200
"	2A	U	100	79	.....	179	260
"	2B	U	114	71	.....	185	240
"	2C	U	78	52	.....	130	173
"	3A	U	148	58	.....	206	260
"	3B	U	133	46	.....	179	240
"	4A	U	129	72	.....	201	260
"	4B	U	112	68	.....	180	200
"	5A	U	146	65	.....	211	275
"	5B	U	112	60	.....	172	240
"	6A	U	117	39	1	157	213
"	6B	U	90	25	.....	115	163
"	7A	U	89	38	.....	127	150
"	7B	U	102	37	.....	139	167
"	8A	U	133	65	.....	198	250
"	8B	U	119	95	.....	214	250
"	9A	U	92	47	.....	139	165
"	9B	U	68	38	.....	106	125
"	10A	U	129	87	4	220	302
"	10B	U	111	77	1	189	248
"	11A	U	118	57	5	180	240
"	11B	U	106	50	.....	156	200
Totals—Totaux	89	.....	6,724	7,555	78	14,357	18,915

Majority for / Majorité pour **Edmond George Odette, 831.**

ESSEX SOUTH (SUD) Population—1921, 29,375

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Eccles James Gott	Thomas Rowley			
		On a recount (Sur un nouveau dépouillement)					
Amherstburg	1A	R	111	56	.....	167	188
"	1B	R	80	49	.....	129	189
"	2A	R	154	63	2	219	289
"	2B	R	107	90	2	199	244
"	3A	R	148	99	3	250	333
"	3B	R	105	118	4	227	334
Anderdon	1	R	58	53	.....	111	123
"	2	R	71	36	.....	107	132
"	3A	R	44	100	.....	144	175
"	3B	R	27	83	.....	110	224
"	4	R	71	131	1	203	230
"	5	R	79	44	3	126	184
Colchester North (Nord)	1A	R	62	57	.....	119	183
" "	1B	R	49	65	2	116	166
" "	2	R	56	69	.....	125	171
" "	3	R	63	151	.....	214	247
" South (Sud)	1A	R	69	94	.....	163	255
" "	1B	R	67	95	.....	162	217
" "	2A	R	52	40	1	93	155
" "	2B	R	103	51	1	155	192
" "	3A	R	90	93	2	185	204
" "	3B	R	46	98	3	147	249
" "	4A	R	35	104	2	141	241
" "	4B	R	38	84	2	124	210
Essex	1A	R	65	56	1	122	177
"	1B	R	66	50	1	117	156
"	2A	R	82	71	.....	153	195
"	2B	R	83	78	1	162	198
"	3A	R	96	61	2	159	186
"	3B	R	74	79	1	154	205
Gosfield North (Nord)	1	R	34	33	.....	67	83
" "	2	R	112	86	.....	198	246
" "	3A	R	91	74	3	168	223
" "	3B	R	97	93	1	191	243
" "	4	R	109	117	.....	226	290
" "	5	R	74	62	.....	136	184
" South (Sud)	1	R	44	44	1	89	165
" "	2A	R	70	104	1	175	261
" "	2B	R	93	70	1	164	221
" "	3A	R	79	71	1	151	172
" "	3B	R	81	69	1	151	164
" "	4	R	86	91	4	181	244
" "	5	R	66	80	1	147	153
Kingsville	1A	R	80	93	6	179	235
"	1B	R	61	79	2	142	197
"	2A	R	67	67	1	135	165
"	2B	R	63	56	2	121	143
"	3A	R	90	74	1	165	204
"	3B	R	67	60	1	128	159
"	4	R	146	105	1	252	331
Leamington	1A	R	70	59	.....	129	177
"	1B	R	63	57	.....	120	191
"	2A	R	123	94	.....	217	348
"	2B	R	146	124	1	271	304
"	3A	R	106	85	1	192	388
"	3B	R	113	40	2	155	260
"	4	R	179	118	2	299	445
"	5A	R	172	134	2	308	454
"	5B	R	95	59	1	155	277
"	6	R	156	63	.....	219	340
Malden	1	R	94	110	2	206	260
"	2	R	87	94	.....	181	236
"	3	R	71	114	1	186	254

ESSEX SOUTH (SUD)—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Eccles James Gott	Thomas Rowley			
Mersea	1A	R	51	59	.....	110	168
"	1B	R	66	67	.....	133	190
"	2	R	82	53	.....	135	182
"	3	R	66	46	.....	112	189
"	4	R	39	70	.....	109	147
"	5	R	89	56	.....	145	195
"	6	R	52	54	.....	106	210
"	7	R	86	29	.....	115	189
"	8	R	103	84	.....	187	259
"	9	R	35	47	.....	82	126
"	10	R	79	85	3	167	253
"	11	R	129	87	.....	216	308
Pelee Island	1A	R	52	72	.....	124	130
"	1B	R	93	113	.....	206	230
Sandwich South (Sud)	1	R	53	87	1	141	185
" "	2	R	82	101	.....	183	301
" "	3	R	45	63	.....	108	141
" "	4	R	67	69	.....	136	184
Wheatley	1A	R	75	119	2	196	265
"	1B	R	81	80	.....	161	248
Totals—Totaux	83	.....	6,761	6,438	80	13,279	18,369

Majority for / Majorité pour } **Eccles James Gott, 323.**

ESSEX WEST (OUEST) Population—1921, 49,418

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin		Ballots cast for — Bulletins déposés pour				
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Sidney Cecil Robinson	John Henry Rodd	Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
			On a recount—Sur un nouveau dépouillement				
Windsor City (Cité)	1	U	63	58	1	122	198
" "	2	U	50	46		96	215
" "	3	U	38	36		74	167
" "	4	U	56	30		86	159
" "	5	U	46	46		92	180
" "	6	U	58	61		119	205
" "	7	U	61	50		111	200
" "	8	U	54	60	2	116	225
" "	9	U	56	61		117	203
" "	10	U	72	54	1	127	230
" "	11	U	65	60		125	191
" "	12	U	67	37	1	105	189
" "	13	U	66	71		137	203
" "	14	U	51	50		101	254
" "	15	U	67	38	1	106	175
" "	16	U	37	52	1	90	179
" "	17	U	53	49		102	169
" "	18	U	42	57		99	178
" "	19	U	62	46	1	109	197
" "	20	U	73	53		126	212
" "	21	U	61	30	1	92	199
" "	22	U	61	50		111	208
" "	23	U	48	26		74	190
" "	24	U	69	35	1	105	194
" "	25	U	77	46		123	236
" "	26	U	69	52	4	125	213
" "	27	U	47	41		88	169
" "	28	U	42	21		63	189
" "	29	U	59	49	2	110	267
" "	30	U	67	37		104	194
" "	31	U	58	45	1	104	201
" "	32	U	42	52		94	222
" "	33	U	73	52	2	127	309
" "	34	U	16	15		31	68
" "	35	U	72	53		125	224
" "	36	U	60	62		122	223
" "	37	U	90	74		164	298
" "	38	U	27	13	1	41	73
" "	39	U	90	82	1	173	316
" "	40	U	23	19		42	62
" "	41	U	69	49	1	119	176
" "	42	U	54	39		93	163
" "	43	U	58	50		108	178
" "	44	U	62	57		119	177
" "	45	U	45	42		87	176
" "	46	U	48	29		77	256
" "	47	U	60	56		116	209
" "	48	U	59	34	1	94	175
" "	49	U	68	60		128	190
" "	50	U	74	53	1	128	189
" "	51	U	61	50		111	171
" "	52	U	45	62		107	163
" "	53	U	63	66		129	242
" "	54	U	111	73	5	189	362
" "	55	U	57	59		116	195
" "	56	U	100	22		122	228
" "	57	U	67	43		110	307
" "	58	U	111	74		185	322
" "	59	U	15	22	2	39	51
" "	60	U	35	50		58	109
" "	61	U	92	66	4	162	261
" "	62	U	67	65		132	222
" "	63	U	94	97		191	280
" "	64	U	74	26	1	101	174

ESSEX WEST (OUEST)—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Sidney Cecil Robinson	John Henry Rodd	Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Windsor City (Cité)	65	U	64	42		106	195
" "	66	U	65	38		103	213
" "	67	U	111	44		155	223
" "	68	U	85	58		143	238
" "	69	U	63	47		110	137
" "	70	U	81	67	1	149	248
" "	71	U	73	40		113	187
" "	72	U	87	40		127	260
" "	73	U	39	53		92	270
" "	74	U	50	39	1	90	208
" "	75	U	31	47		78	170
" "	76	U	37	39	2	78	173
" "	77	U	47	34	1	82	163
" "	78	U	45	43		88	251
" "	79	U	43	66		109	257
" "	80	U	36	52		88	191
" "	81	U	47	34		81	159
" "	82	U	55	48		103	197
" "	83	U	35	36		71	159
" "	84	U	78	71	1	150	305
" "	85	U	49	48	1	98	232
" "	86	U	37	87		124	279
" "	87	U	36	42	1	79	149
" "	88	U	44	29	1	74	189
" "	89	U	43	20	4	67	344
" "	90	U	32	44		76	169
" "	91	U	29	34		63	150
" "	92	U	50	49	2	101	216
" "	93	U	27	43		70	165
" "	94	U	94	58		152	297
" "	95	U	48	38		86	145
" "	96	U	43	56	1	100	306
" "	97	U	52	34		86	215
" "	98	U	24	62	2	88	195
" "	99	U	38	31		69	150
" "	100	U	48	27	1	76	175
" "	101	U	41	32	2	75	167
" "	102	U	32	19	2	53	131
" "	103	U	76	51		127	287
" "	104	U	45	27		72	162
" "	105	U	34	34		68	146
" "	106	U	80	33	3	116	258
" "	107	U	74	41		115	266
" "	108	U	40	16		56	91
" "	109	U	47	56		103	209
" "	110	U	61	35		96	167
" "	111	U	39	24		63	144
" "	112	U	58	24		82	174
" "	113	U	62	27	1	90	182
" "	114	U	41	40		81	145
" "	115	U	57	43		100	222
" "	116	U	42	33	1	76	184
" "	117	U	45	79	1	125	263
" "	118	U	54	69	2	125	242
" "	119	U	54	69		123	252
" "	120	U	42	40	1	83	173
" "	121	U	17	31	1	49	131
" "	122	U	56	53	1	110	197
" "	123	U	53	43		96	175
" "	124	U	70	92		162	262
" "	125	U	80	70		150	270
" "	126	U	90	66		156	276
" "	127	U	55	48	1	104	185
" "	128	U	52	35		87	186
" "	129	U	42	59	1	102	184

ESSEX WEST (OUEST)—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin		Ballots cast for — Bulletins déposés pour					
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Sidney Cecil Robinson	John Henry Rodd	Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Windsor City (Cité)	130	U	60	49	.....	109	169
" "	131	U	60	74	.....	134	193
" "	132	U	44	61	.....	105	161
" "	133	U	45	89	.....	134	206
" "	134	U	31	72	1	104	163
" "	135	U	62	95	2	159	286
" "	136	U	35	66	.....	101	181
" "	137	U	28	42	2	72	144
" "	138	U	18	66	1	85	157
" "	139	U	22	62	.....	84	151
" "	140	U	33	69	1	103	177
" "	141	U	28	45	.....	73	164
" "	142	U	69	75	.....	144	286
" "	143	U	62	40	2	104	199
" "	144	U	49	31	3	83	144
" "	145	U	38	45	.....	83	157
" "	146	U	47	39	.....	86	174
" "	147	U	94	67	.....	161	287
" "	148	U	70	83	1	154	282
" "	149	U	63	49	1	113	244
" "	150	U	70	45	1	116	224
" "	151	U	79	42	1	122	212
" "	152	U	73	33	.....	106	194
" "	153	U	36	43	.....	79	165
" "	154	U	41	28	.....	69	159
" "	155	U	59	67	7	133	229
" "	156	U	53	39	.....	92	182
" "	157	U	47	47	.....	94	183
" "	158	U	44	28	1	73	187
" "	159	U	41	22	1	64	164
" "	160	U	35	44	.....	79	175
" "	161	U	46	73	1	120	213
" "	162	U	68	33	.....	101	208
" "	163	U	69	32	.....	101	194
" "	164	U	98	48	.....	146	300
" "	165	U	12	20	.....	32	141
Sandwich Town (Ville)	1	U	75	52	.....	127	215
" "	2	U	67	40	2	109	169
" "	3	U	74	109	2	185	284
" "	4	U	64	97	1	162	274
" "	5	U	62	45	.....	107	178
" "	6	U	78	95	.....	173	294
" "	7	U	88	50	2	140	235
" "	8	U	72	104	.....	176	263
" "	9	U	74	84	1	159	256
" "	10	U	50	23	.....	73	130
" "	11	U	65	101	.....	166	265
" "	12	U	51	93	1	145	204
" "	13	U	67	130	2	199	290
" "	14	U	44	63	.....	107	165
" "	15	U	76	66	2	144	251
" "	16	U	61	95	.....	156	290
" "	17	U	79	80	.....	159	266
" "	18	U	60	53	3	116	194
" "	19	U	64	82	.....	146	274
" "	20	U	54	76	1	131	241
" "	21	U	63	86	3	152	274
" "	22	U	59	36	.....	95	162
Sandwich East Township	1	R	67	128	3	198	236
" " "	2	R	66	90	.....	156	241
" " "	3	R	70	39	.....	109	172
" " "	4	R	51	71	1	123	179
" " "	5	R	30	69	2	101	138
" " "	6	R	72	46	.....	118	169
" " "	7	R	56	44	.....	100	173

ESSEX WEST (OUEST)—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Ballots cast for — Bulletins déposés pour Sidney Cecil Robinson	 John Henry Rodd	Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Sandwich East Township.....	8	R	107	67	.....	174	198
" " "	9	R	104	70	.....	174	212
" West "	1	R	26	38	.....	64	107
" " "	2	R	43	117	.....	160	217
" " "	3	R	46	77	.....	123	153
" " "	4	R	43	43	51	137	188
" " "	5	R	7	141	2	150	178
" " "	6	R	21	111	.....	132	152
" " "	7	R	87	64	3	154	188
" " "	8	R	28	62	.....	90	109
La Salle.....	1	R	21	129	1	151	168
"	2	R	31	112	1	144	168
Ojibway.....	1	R	10	3	.....	13	19
Windsor City (Cité) Advance (Provisoire).....	1	U	11	9	1	21	
Totals—Totaux.....	208	.....	11,555	11,095	183	22,833	41,865

Majority for / Majorité pour } **Sidney Cecil Robinson, 460.**

FORT WILLIAM Population—1921, 27,851

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin		Ballots cast for — Bulletins déposés pour				
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Hon. Robert James Manion	William Nassau Welsh	Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Fort William City (Cité)	1	U	117	26	.....	143	207
" "	2	U	133	41	12	186	280
" "	3	U	45	60	3	108	226
" "	4A	U	43	34	.....	77	147
" "	4B	U	42	32	.....	74	141
" "	5A	U	51	42	.....	93	170
" "	5B	U	45	41	4	90	191
" "	6A	U	58	43	.....	101	172
" "	6B	U	45	23	.....	68	138
" "	7A	U	73	38	1	112	209
" "	7B	U	79	33	3	115	262
" "	8A	U	52	22	.....	74	143
" "	8B	U	46	33	.....	79	142
" "	9	U	31	7	.....	38	70
" "	10	U	70	48	.....	118	209
" "	11A	U	56	33	.....	89	201
" "	11B	U	36	10	.....	46	122
" "	12A	U	86	34	.....	120	240
" "	12B	U	68	28	.....	96	170
" "	13A	U	117	20	.....	137	297
" "	13B	U	64	2	.....	66	138
" "	14A	U	131	20	.....	151	257
" "	14B	U	101	10	.....	111	181
" "	15A	U	72	15	1	88	183
" "	15B	U	45	3	.....	48	94
" "	16A	U	108	19	1	128	307
" "	16B	U	84	19	.....	103	251
" "	17A	U	85	25	.....	110	200
" "	17B	U	56	25	1	82	152
" "	18A	U	91	14	.....	105	148
" "	18B	U	74	19	.....	93	166
" "	19A	U	75	16	.....	91	182
" "	19B	U	45	18	.....	63	115
" "	20A	U	111	15	5	131	223
" "	20B	U	88	21	.....	109	172
" "	21A	U	75	23	.....	98	169
" "	21B	U	36	29	.....	65	125
" "	22	U	25	2	.....	27	52
" "	23A	U	116	15	1	132	225
" "	23B	U	37	14	.....	51	99
" "	24A	U	162	14	.....	176	262
" "	24B	U	87	10	1	98	134
" "	25A	U	98	13	.....	111	219
" "	25B	U	46	12	.....	58	87
" "	26	U	80	21	.....	101	173
" "	27	U	77	39	.....	116	210
" "	28	U	12	10	.....	22	40
" "	29	U	66	59	2	127	194
" "	30	U	41	20	.....	61	123
" "	31	U	45	34	.....	79	142
" "	32	U	47	37	.....	84	148
" "	33	U	44	37	.....	81	134
" "	34A	U	74	37	1	112	211
" "	34B	U	44	13	1	58	97
" "	35	U	38	50	.....	88	154
" "	36A	U	90	55	.....	145	269
" "	36B	U	35	17	.....	52	104
" "	37	U	44	35	.....	79	144
" "	38	U	13	19	.....	32	167
" "	39	U	25	52	.....	77	123
" "	40	U	27	18	.....	45	83
Fort William Mission	41	R	5	0	.....	5	7
Mission Bay	42	R	2	1	.....	3	20
Oliver	43	R	53	93	.....	146	231
"	44	R	31	27	.....	58	99

FORT WILLIAM—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Hon. Robert James Manion	William Nassau Welsh			
Oliver	45	R	11	23	.....	34	85
"	46	R	5	20	.....	25	36
Paipoonge	47	R	28	48	.....	76	121
"	48	R	32	45	.....	77	195
"	49	R	63	17	.....	80	127
Neebing North (Nord)	50	R	21	27	.....	48	152
" South (Sud)	51	R	24	15	.....	39	64
Blake	52	R	36	28	.....	64	131
Crooks	53	R	42	4	.....	46	99
Pardee	54	R	1	2	.....	3	17
Marks North (Nord)	55	R	4	1	.....	5	11
South Gillies	56	R	17	11	.....	28	55
North Gillies	57	R	39	33	.....	72	131
Conmee	58	R	38	37	.....	75	156
O'Connor	59	R	67	24	.....	91	187
Scobie West (Ouest)	60	R	18	9	.....	27	37
" East (Est)	61	R	2	22	.....	24	47
Big Falls	62	R	72	27	2	101	163
Marks South (Sud)	63	R	23	12	.....	35	51
Pearson East (Est)	64	R	14	14	.....	28	43
" West (Ouest)	65	R	2	14	.....	16	41
Lybster North (Nord)	66	R	32	33	.....	65	129
" South (Sud)	67	R	1	15	1	17	21
Strange	68	R	12	2	.....	14	37
Strange	69	R	37	0	.....	37	39
Sunshine	70	R	9	13	3	25	44
Finmark	71	R	17	11	.....	28	80
Raith	72	R	4	10	.....	14	18
Savanne	73	R	7	0	.....	7	17
Upsala	74	R	45	7	.....	52	61
English River	75	R	14	2	.....	16	26
Bonheur	76	R	6	5	.....	11	17
Ignace	77	R	79	36	1	116	160
Osaquan	78	R	60	26	1	87	110
Keewatin Lumber Co. Camp	79	R	3	9	.....	12	18
Ellis	80	R	5	28	.....	33	100
Shabaqua	81	R	9	7	.....	16	24
Mabella	82	R	9	2	.....	11	24
Shebandowan	83	R	11	3	.....	14	24
Kashabowie	84	R	13	6	.....	19	44
Huronian	85	R	6	2	.....	8	16
Kawene	86	R	11	4	.....	15	34
Atikokan	87	R	41	63	.....	104	166
Flanders	88	R	31	7	.....	38	130
Fort William, Advance (Provisoire)	89	U	52	20	.....	72	.....
Ignace, Advance (Provisoire)	90	R	2	1	.....	3	.....
Atikokan, Advance (Provisoire)	91	R	0	0	.....	0	.....
Totals—Totaux	112	.....	5,173	2,440	45	7,658	14,039

Majority for / Majorité pour } **Honourable Robert James Manion, 2,733**

FRONTENAC-ADDINGTON Population—1921, 30,347.

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Robert John Bushell	Hon. John Wesley Edwards			
Barrie	1	R	34	43	.....	77	113
"	2	R	7	63	.....	70	93
Bath	1	R	53	91	.....	144	207
Bedford	1	R	95	108	.....	203	276
"	2	R	6	60	.....	66	104
"	3	R	4	55	.....	59	75
"	4	R	98	29	.....	127	166
Camden	1	R	46	95	.....	141	179
"	2	R	41	140	.....	181	224
"	3	R	50	102	.....	152	245
"	4	R	28	98	.....	126	158
"	5	R	47	126	.....	173	215
"	6	R	124	69	2	195	243
"	7	R	65	115	.....	180	251
"	8	R	41	125	.....	166	238
"	9	R	48	64	.....	112	148
"	10	R	35	65	1	101	112
"	11	R	62	74	.....	136	169
Clarendon and Miller	1	R	37	49	.....	86	135
"	2	R	52	54	.....	106	146
"	3	R	6	19	.....	25	38
Denbigh, Abinger and Ashby	1	R	61	80	.....	141	196
" "	2	R	2	43	1	46	60
Ernestown	1	R	72	79	.....	151	238
"	2	R	57	83	.....	140	175
"	2A	R	56	84	.....	140	178
"	3	R	105	110	.....	215	264
"	4	R	95	98	.....	193	239
"	5	R	53	83	.....	136	179
"	5A	R	64	66	.....	130	178
"	6	R	107	129	.....	236	284
Hinchenbrooke	1	R	55	82	.....	137	201
"	2	R	42	78	.....	120	172
"	2A	R	48	62	.....	110	154
"	3	R	50	13	.....	63	66
"	4	R	42	47	.....	89	105
Howe Island	1	R	86	12	.....	98	145
Kaladar, Anglesea and Effingham	1	R	68	92	1	161	208
" "	2	R	26	18	.....	44	65
" "	3	R	26	70	.....	96	151
Kennebec	1	R	11	121	1	133	149
"	1A	R	13	112	.....	125	158
"	2	R	29	82	.....	111	147
"	3	R	3	72	.....	75	107
Kingston	1	R	91	89	.....	180	232
"	2	R	29	119	.....	148	173
"	2A	R	43	116	.....	159	199
"	3	R	52	120	.....	172	213
"	4	R	48	97	.....	145	183
"	5	R	31	61	.....	92	121
"	6	R	26	18	.....	44	59
"	7	R	19	19	.....	38	48
"	8	R	63	53	.....	116	146
"	9	R	29	99	.....	128	190
"	10	R	69	64	.....	133	157
Loborough	1	R	51	120	.....	171	252
"	1A	R	73	113	.....	186	241
"	2	R	32	46	.....	78	113
"	3	R	41	38	.....	79	98
"	4	R	57	157	1	215	295
"	5	R	11	51	.....	62	71
"	6	R	46	5	.....	51	63
Newburgh	1	R	45	155	.....	200	274

FRONTENAC-ADDINGTON—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Robert John Bushell	Hon. John Wesley Edwards			
Olden	1	R	38	116	.....	154	234
"	1A	R	34	103	.....	137	248
Oso	1	R	14	79	.....	93	185
"	2	R	11	35	.....	46	100
"	3	R	24	118	.....	142	233
"	4	R	13	24	.....	37	63
Palmerston and North and South Canonto	1	R	38	52	.....	90	120
" "	2	R	5	41	.....	46	84
" "	3	R	15	14	.....	29	54
" "	4	R	18	16	.....	34	50
Pittsburg	1	R	41	106	.....	147	174
"	1A	R	46	121	.....	167	188
"	2	R	82	103	1	186	211
"	3	R	84	105	.....	189	240
"	4	R	85	102	.....	187	217
"	5	R	115	110	.....	225	281
Portland	1	R	70	64	.....	134	171
"	2	R	35	92	.....	127	169
"	2A	R	34	68	.....	102	142
"	3	R	70	80	1	151	178
"	4	R	42	59	.....	101	115
"	5	R	51	70	1	122	184
"	5A	R	48	69	.....	117	188
"	6	R	80	29	.....	109	150
Sheffield	1	R	102	24	.....	126	155
"	1A	R	96	37	3	136	156
"	2	R	31	108	.....	139	163
"	2A	R	46	121	1	168	199
"	3	R	80	110	.....	190	227
"	4	R	16	12	.....	28	36
Storrington	1	R	121	129	.....	250	301
"	2	R	35	79	.....	114	133
"	2A	R	40	107	.....	147	186
"	3	R	57	86	.....	143	174
"	3A	R	71	50	1	122	166
"	4	R	3	11	.....	14	15
Wolfe Island	1	R	77	25	.....	102	137
"	2	R	67	62	2	131	170
"	2A	R	74	56	.....	130	170
"	3	R	60	46	.....	106	157
"	4	R	48	11	.....	59	70
"	5	R	32	29	.....	61	87
"	6	R	3	23	.....	26	38
Totals—Totaux	106	.....	5,158	7,802	17	12,977	17,201

Majority for / Majorité pour **Honourable John Wesley Edwards, 2,644.**

GLENGARRY Population—1921, 20,518

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Duncan D. MacCuaig	Archibald John Macdonald			
LANCASTER							
South Lancaster	1	R	85	66	2	153	194
Bainsville	2	R	115	90	1	206	239
"	2	R	47	45	2	94	112
Picnic Grove	3	R	36	84	11	131	184
North Lancaster	4	R	21	122	1	144	174
Bridge End	5	R	37	160	5	202	295
Glen Norman	6	R	52	130	5	187	267
Glen Nevis	7	R	41	110	.....	151	195
Dalhousie	8	R	21	76	2	99	118
LOCHIEL							
The Gore	1	R	12	48	12	72	94
Glen Robertson	2	R	78	126	4	208	272
"	2	R	24	111	2	137	186
Glen Sandfield	3	R	112	109	.....	221	271
Dalkeith	4	R	123	97	3	223	294
Breadalbane	5	R	34	47	.....	81	139
McCrimmon	6	R	73	63	2	138	192
Kirk Hill	7	R	98	27	.....	125	205
Township Hall	8	R	82	115	.....	197	274
Cameron	9	R	39	89	1	129	199
McPhee	10	R	38	80	.....	118	145
CHARLOTTENBURGH							
St. Raphael	1	R	85	93	.....	178	239
Williamstown	2	R	87	82	1	170	234
"	2A	R	88	79	1	168	232
South Lancaster	3	R	79	97	.....	176	237
Summerstown	4	R	79	65	2	146	215
"	4A	R	77	37	.....	114	170
Tyotown	5	R	114	95	2	211	273
Cashions Glen	6	R	105	73	1	179	254
Martintown	7	R	77	56	.....	133	182
"	7A	R	91	57	.....	148	226
Munroe's Mills	8	R	79	92	3	174	308
Glen Roy	9	R	93	92	.....	185	226
KENYON							
Lock Garry	1	R	54	89	1	144	219
Greenfield	2	R	53	76	1	130	203
"	2A	R	63	79	1	143	192
Dunvegan	3	R	95	72	.....	167	211
"	3A	R	82	61	3	146	176
Dominionville	4	R	42	54	.....	96	155
Loggan	5	R	90	44	.....	134	178
St. Elmo	6	R	97	69	1	167	184
Apple Hill	7	R	80	79	1	160	208
"	7A	R	85	71	.....	156	217
Fourth Kenyon	8	R	33	67	3	103	119
First Kenyon	9	R	20	41	2	63	106
Tassiefern	10	R	29	47	.....	76	107
ALEXANDRIA							
St. James Ward (Quartier)	1	R	26	68	6	100	139
" " "	1A	R	80	110	4	194	247
St. Pauls Ward (Quartier)	2	R	93	141	.....	234	411
" " "	2A	R	28	57	2	87	
St. Georges Ward (Quartier)	3	R	124	106	3	233	285
Lancaster	1	R	49	79	1	129	159
"	1A	R	53	85	2	140	175
Maxville	1	R	118	89	.....	207	249
"	1A	R	133	85	3	221	266
Totals —Totaux	54	.....	3,749	4,382	97	8,228	11,051

Majority for / Majorité pour **Archibald John Macdonald, 633.**

GRENVILLE-DUNDAS. Population—1921, 33,953

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Arza Clair Casselman	Preston Elliott			
Morrisburg	1A	R	50	32		82	165
"	1B	R	56	36		92	152
"	2A	R	71	41		112	173
"	2B	R	41	47		88	173
"	3A	R	55	47		102	161
"	3B	R	67	32		99	157
Williamsburg	1	R	55	74		129	212
"	2	R	27	68		95	134
"	3	R	70	93		163	234
"	4A	R	45	48	1	94	183
"	4B	R	45	70	4	119	199
"	5	R	75	43		118	184
"	6	R	60	92		152	247
"	7	R	58	32	1	91	188
"	8	R	52	8		60	71
"	9	R	46	39		85	143
"	10	R	31	36	4	71	108
Matilda	1	R	46	44		90	146
"	2	R	55	47		102	190
"	3A	R	60	18		78	160
"	3B	R	57	10		67	184
"	4.	R	68	78		146	269
"	5	R	66	52		118	242
"	6A	R	50	13		63	156
"	6B	R	54	14		68	164
"	7	R	80	21		101	203
"	8	R	47	3		50	111
"	9	R	61	9		70	150
Iroquois	1A	R	78	36		114	169
"	1B	R	81	41	1	123	183
"	2	R	106	45		151	251
Winchester Village	1A	R	69	40		109	178
"	1B	R	58	12	1	71	124
"	2A	R	109	36		145	201
"	2B	R	85	53		138	214
Mountain	1A	R	63	38		101	218
"	1B	R	75	37		112	199
"	2A	R	66	7		73	146
"	2B	R	67	31		98	170
"	3	R	69	41		110	232
"	4	R	119	39		158	230
"	5A	R	62	55		117	167
"	5B	R	91	44		135	186
"	6	R	26	31		57	78
"	7	R	44	9		53	78
Winchester Township	1	R	84	87		171	223
"	2	R	66	55	3	124	166
"	3	R	59	48		107	156
"	4	R	76	9	1	86	168
"	5	R	41	74		115	210
"	6A	R	71	52		123	240
"	6B	R	54	49		103	199
"	7	R	89	74		163	236
"	8	R	67	18	1	86	118
Chesterville	1A	R	60	66		126	175
"	1B	R	51	57		108	175
"	2	R	94	74	2	170	263
Merrickville	1	R	127	51	1	179	243
"	2	R	170	34		204	277
Kemptville	1A	R	137	52	2	191	237
"	1B	R	139	51		190	253
"	2A	R	107	21		128	182
"	2B	R	83	28		111	163
Wolford	1	R	66	27		93	140
"	2	R	85	14		99	141

GRENVILLE-DUNDAS—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Arza Clair Casselman	Preston Elliott			
Wolford	3	R	78	34		112	173
"	4	R	76	12		88	137
"	5	R	84	39	1	124	163
Oxford	1	R	118	57		175	202
"	2	R	71	39		110	150
"	3A	R	67	36		103	146
"	3B	R	86	26		112	158
"	4	R	109	28		137	201
"	5	R	83	12		95	133
"	6	R	82	64		146	224
"	7	R	143	56		199	277
South Gower	1	R	103	58		161	232
"	2	R	65	82		147	184
Cardinal	A	R	144	60		204	271
"	B	R	123	60		183	263
"	C	R	144	59		203	269
Edwardsburg	1	R	119	72	3	194	314
"	2	R	73	40		113	206
"	3	R	82	33		115	215
"	4A	R	86	35	1	122	174
"	4B	R	62	65		127	159
"	5	R	62	94		156	227
"	6	R	39	46		85	174
"	7	R	80	43		123	208
"	8	R	53	36		89	133
"	9	R	45	24		69	112
Augusta	1	R	68	67		135	232
"	2	R	44	93	4	141	211
"	3	R	57	51		108	213
"	4	R	74	31		105	139
"	5	R	90	13		103	187
"	6	R	71	51		122	277
"	7	R	55	71		126	205
"	8	R	40	50		90	161
"	9	R	83	50		133	213
"	10	R	69	3	1	73	86
Prescott	1A	R	75	49		124	209
"	1B	R	73	42	5	120	222
"	1C	R	71	44		115	196
"	2A	R	51	30		81	179
"	2B	R	77	37		114	195
"	2C	R	71	40		111	160
"	3A	R	67	46	3	116	199
"	3B	R	72	56		128	203
"	3C	R	73	27	1	101	176
Totals—Totaux	110	.....	8,100	4,744	41	12,885	20,616

Majority for / Majorité pour } **Arza Clair Casselman, 3,356.**

GREY NORTH (NORD) Population—1921, 30,667

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Matthew Robert Duncan	William Pattison Telford			
Collingwood	1	R	2	29	.....	31	55
"	2	R	19	45	.....	64	80
"	3	R	19	19	.....	38	65
"	4	R	26	57	.....	83	124
"	5	R	53	46	.....	99	119
"	6	R	80	104	.....	184	213
"	7	R	43	44	.....	87	130
"	8	R	51	48	.....	99	181
"	9	R	24	71	.....	95	106
" A-L	10	R	138	70	.....	208	274
" M-Z	10	R	64	61	.....	125	164
"	11	R	20	38	.....	58	76
"	12	R	8	22	1	31	47
"	13	R	52	34	.....	86	103
Derby	1	R	81	126	1	208	250
"	2	R	82	150	.....	232	271
"	3	R	76	98	1	175	224
"	4	R	101	105	.....	206	248
Euphrasia	1	R	36	30	.....	66	129
"	2	R	72	55	.....	127	201
"	3	R	58	17	.....	75	99
"	4	R	72	66	.....	138	178
"	5	R	123	46	.....	169	230
"	6	R	39	32	.....	71	116
"	7	R	65	54	.....	119	180
"	8	R	122	48	.....	170	244
"	9	R	28	48	.....	76	139
Keppel	1	R	29	85	.....	114	138
"	2	R	40	97	.....	137	168
"	3	R	41	55	.....	96	134
"	4	R	91	44	.....	135	178
"	5	R	64	44	.....	108	121
"	6	R	103	82	.....	185	239
"	7	R	86	97	.....	183	195
"	8	R	48	71	.....	119	142
Meaford Town (Ville)	1	R	87	50	.....	137	246
" A-L	2	R	119	108	.....	227	386
" M-Z	2	R	70	45	.....	115	177
" A-L	3	R	59	81	.....	140	252
" M-Z	3	R	35	56	.....	91	147
"	4	R	91	83	.....	174	317
"	5	R	84	84	.....	168	346
"	6	R	90	95	.....	185	350
OWEN SOUND CITY (CITE)							
Advance (Provisoire)		U	21	19	.....	40	.....
"	1	U	69	71	.....	140	195
"	2	U	99	71	.....	170	259
" A-L	3	U	72	87	.....	159	195
" M-Z	3	U	58	80	.....	138	166
"	4	U	85	96	.....	181	271
"	5	U	103	89	1	193	257
"	6	U	36	66	.....	102	137
"	7	U	92	125	.....	217	284
"	8	U	106	99	.....	205	277
" A-L	9	U	82	64	.....	146	200
" M-Z	9	U	79	48	.....	127	168
"	10	U	93	76	.....	169	234
"	11	U	63	92	.....	155	204
" A-L	12	U	64	75	1	140	178
" M-Z	12	U	45	63	.....	108	137
"	13	U	124	98	.....	222	276
"	14	U	39	44	.....	83	106

GREY NORTH (NORD)—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Matthew Robert Duncan	William Pattison Telford			
OWEN SOUND CITY (CITÉ)							
"	15	U	115	84	.....	199	253
"	16	U	133	87	.....	220	291
" .....A-L	17	U	63	55	.....	118	150
" .....M-Z	17	U	76	59	.....	135	177
" .....A-L	18	U	81	98	1	180	230
" .....M-Z	18	U	62	52	2	116	147
"	19	U	109	107	.....	216	258
"	20	U	97	94	.....	191	244
"	21	U	101	48	.....	149	181
"	22	U	121	101	1	223	258
"	23	U	92	83	.....	175	206
"	24	U	68	98	.....	166	209
"	25	U	112	76	1	189	223
" .....A-L	26	U	69	65	.....	134	168
" .....M-Z	26	U	32	65	1	98	121
"	27	U	82	89	.....	171	219
"	28	U	90	102	.....	192	281
" .....A-L	29	U	74	66	.....	140	180
" .....M-Z	29	U	70	64	.....	134	170
"	30	U	91	81	.....	172	241
"	31	U	78	79	1	158	248
Shallow Lake.....	1	R	97	55	1	153	197
Sarawak.....	1–2	R	55	66	.....	121	148
"	3	R	29	60	.....	89	106
"	4	R	42	48	.....	90	103
Sydenham.....	1	R	48	93	1	142	178
"	2	R	67	101	.....	168	188
"	3	R	36	53	.....	89	102
"	4	R	24	57	.....	81	104
"	5	R	29	85	.....	114	140
"	6	R	77	150	.....	227	263
"	7	R	28	118	.....	146	170
"	8	R	17	139	3	159	202
"	9	R	29	49	.....	78	102
"	10	R	40	55	.....	95	116
St. Vincent.....	1	R	47	31	.....	78	129
"	2	R	47	63	.....	110	150
"	3	R	48	52	.....	100	188
"	4	R	51	123	.....	174	246
"	5	R	53	58	.....	111	144
"	6	R	41	44	.....	85	128
"	7	R	29	66	.....	95	138
"	8	R	23	44	.....	67	125
"	9	R	21	33	1	55	121
Thornbury.....	1	R	34	20	.....	54	72
"	2	R	84	100	.....	184	235
"	3	R	109	87	1	197	234
Totals—Totaux.....	108	.....	7,042	7,606	19	14,667	19,810

Majority for / Majorité pour } **William Pattison Telford, 564**

GREY SOUTHEAST (SUD-EST) Population—1921, 28,384

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Robert Thomas Edwards	Agnes Campbell Macphail	Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Artemesia	1	R	45	103	.....	148	172
"	2	R	34	81	.....	115	132
"	3	R	55	74	.....	129	160
"	4	R	64	117	3	184	243
"	5	R	48	157	2	207	257
"	6	R	19	92	.....	111	129
"	7	R	97	136	.....	233	295
"	8	R	53	65	.....	118	129
Bentinck	1	R	20	57	.....	77	98
"	2	R	62	102	.....	164	198
"	3	R	56	91	1	148	173
"	4	R	107	96	2	205	242
"	5	R	76	91	.....	167	195
"	6	R	34	160	.....	194	240
"	7	R	36	97	.....	133	165
"	8	R	38	117	.....	155	209
Chatsworth	1	R	91	96	1	188	240
Dundalk A-L	1	R	109	66	.....	175	211
" M-Z	1	R	116	90	.....	206	249
Durham	1	R	167	71	.....	238	282
" A-L	2	R	113	27	.....	140	162
" M-Z	2	R	118	35	.....	153	179
" A-L	3	R	133	48	2	183	208
" M-Z	3	R	182	65	.....	247	273
Egremont	1	R	80	115	3	198	211
"	2	R	28	139	.....	167	205
"	3	R	69	136	.....	205	238
"	3A	R	51	85	.....	136	182
"	4	R	38	152	.....	190	233
"	5	R	40	146	2	188	245
"	6	R	53	113	.....	166	196
Flesherton A-L	1	R	72	36	3	111	134
" M-Z	1	R	81	57	.....	138	168
Glenelg	1	R	78	152	.....	230	263
"	2	R	12	138	.....	150	177
"	3	R	68	126	.....	194	247
"	4	R	37	113	1	151	178
"	5	R	65	122	.....	187	213
Hanover A-L	1	R	103	69	.....	172	206
" M-Z	1	R	58	42	1	101	137
"	2	R	64	80	.....	144	175
"	3	R	93	59	.....	152	230
"	4	R	104	82	.....	186	254
"	5	R	108	109	.....	217	283
"	6	R	78	74	.....	152	218
"	7	R	94	75	3	172	229
Holland	1	R	43	91	2	136	163
"	2	R	92	94	.....	186	213
"	3	R	98	44	.....	142	223
"	3A	R	101	26	.....	127	167
"	4	R	64	137	1	202	245
"	5	R	137	77	.....	214	277
"	6	R	55	58	1	114	137
Markdale A-L	1	R	181	60	3	244	295
" M-Z	1	R	148	57	.....	205	258
Neustadt	1	R	117	92	.....	209	286
Normanby	1	R	57	124	3	184	261
"	2	R	91	85	.....	176	248
"	2A	R	122	83	.....	205	291
"	3	R	63	112	.....	175	247
"	4	R	47	79	.....	126	183
"	5	R	80	82	.....	162	194
"	6	R	29	59	.....	88	123
"	7	R	51	104	.....	155	173
Osprey	1	R	49	29	.....	78	94

GREY SOUTHEAST (SUD-EST)—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Robert Thomas Edwards	Agnes Campbell Macphail			
Osprey	2	R	113	109	.....	222	278
"	3	R	79	58	2	139	170
"	3A	R	68	69	1	138	193
"	4	R	84	28	.....	112	141
"	5	R	36	75	.....	111	127
"	6	R	21	71	.....	92	120
"	7	R	63	78	.....	141	174
"	8	R	43	24	.....	67	100
Proton	1	R	38	129	.....	167	195
"	2	R	14	64	.....	78	108
"	2A	R	36	106	.....	142	173
"	3	R	68	177	.....	245	284
"	4	R	46	97	.....	143	166
"	5	R	90	47	.....	137	155
"	6	R	20	103	.....	123	141
"	7	R	45	63	.....	108	144
"	8	R	41	50	.....	91	110
Sullivan	1	R	86	114	.....	200	250
"	2	R	61	126	.....	187	231
"	3	R	30	148	.....	178	252
"	4	R	34	186	3	223	258
"	5	R	67	83	.....	150	196
"	5A	R	56	87	.....	143	187
Totals—Totaux	88	.....	6,211	7,939	40	14,190	17,694

Majority for / Majorité pour } **Agnes CampbellMacphail, 1,728.**

HALDIMAND Population—1921, 21,287

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Mark Cecil Senn	Warren Stringer			
Canboro	1	R	105	82		187	239
"	2	R	52	74		126	164
"	3	R	43	69		112	127
Cayuga North (Nord)	1	R	27	109		136	184
" "	2	R	50	64		114	147
" "	3	R	30	46		76	99
" "	4	R	77	93	1	171	195
" "	5	R	99	85	1	185	232
" South (Sud)	1	R	43	76	1	120	162
" "	2	R	63	90		153	216
" Village	1A	R	51	101	2	154	209
" "	1B	R	68	114		182	225
Caledonia	1A	R	132	57		189	244
"	1B	R	133	58		191	242
"	2A	R	111	31		142	166
"	2B	R	137	39		176	213
Dunn	1	R	123	39		162	213
"	2	R	97	54		151	204
"	3	R	67	14		81	102
Dunnville	1A	R	159	27	4	190	257
"	1B	R	155	41		196	244
"	2A	R	159	24		183	285
"	2B	R	180	30		210	296
"	3A	R	151	21	1	173	231
"	3B	R	182	27		209	267
"	3C	R	175	30	1	206	265
"	4A	R	183	25	3	211	283
"	4B	R	188	21		209	288
Hagersville	1A	R	71	69		140	217
"	1B	R	89	53		142	215
"	2A	R	81	36		117	176
"	2B	R	78	46		124	185
Jarvis	1	R	174	76	1	251	340
Moulton	1	R	65	65		130	190
"	2	R	108	32		140	208
"	3	R	53	20		73	97
"	4	R	79	51		130	200
"	5	R	44	82		126	153
"	6	R	30	39		69	100
Oneida	1	R	58	81		139	186
"	2	R	48	31		79	146
"	3	R	48	74		122	157
"	4	R	83	54		137	190
"	5	R	27	46		73	94
Rainham	1	R	80	130		210	297
"	2	R	69	153	1	223	314
"	3	R	118	75		193	288
"	4	R	67	33	1	101	127
Sherbrooke	1	R	75	83		158	230
Seneca	1	R	49	52		101	179
"	2	R	10	48		58	82
"	3	R	86	77		163	227
"	4	R	50	74		124	178
"	5	R	157	94		251	335
Walpole	1	R	96	111		207	257
"	2	R	67	152	1	220	301
"	3	R	67	83		150	211
"	4	R	74	126		200	298
"	5	R	27	71		98	137
"	6	R	83	72		155	268
"	7	R	122	91		213	298
"	8	R	38	107		145	191
Totals—Totaux	62		5,511	4,028	18	9,557	13,071

Majority for / Majorité pour **Mark Cecil Senn, 1,483.**

HALTON. Population—1921, 24,899

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Robert King Anderson	William James Laird Hampshire			
Acton	1	R	95	121		216	
"	1A	R	102	93		195	542
"	2A	R	97	92		189	
"	2B	R	88	66		154	680
"	2C	R	82	57		139	
Burlington	1A	R	112	24		136	360
"	1B	R	78	27		105	
"	2A	R	120	35		155	443
"	2B	R	146	30	1	177	
"	3A	R	124	55		179	463
"	3B	R	112	46		158	
"	4A	R	85	28		113	360
"	4B	R	87	28		115	
Georgetown	1A	R	69	36		105	358
"	1B	R	74	38		112	
"	2A	R	111	66		177	497
"	2B	R	123	38		161	
"	3A	R	78	54		132	408
"	3B	R	93	60		153	
Milton	1A	R	88	81	1	170	417
"	1B	R	83	81	4	168	
"	2A	R	112	119		231	511
"	2B	R	76	106		182	
"	3	R	171	65	1	237	284
Oakville	1A	R	80	41		121	337
"	1AA	R	62	28		90	
"	1B	R	78	25		103	405
"	1BB	R	69	38		107	
"	2A	R	151	35		186	569
"	2B	R	120	46		166	
"	3A	R	104	45		149	
"	3AA	R	57	44		101	695
"	3B	R	123	36	1	160	
"	3BB	R	122	45		167	444
"	3	R	106	54	1	161	
Esquesing	1A	R	49	60		109	326
"	1B	R	84	51	2	137	
"	2A	R	102	86		188	392
"	2B	R	56	40		96	
"	3	R	98	111		209	281
"	4	R	60	138		198	262
"	5A	R	66	62		128	176
"	5B	R	58	34		92	145
"	6A	R	116	34		150	467
"	6B	R	118	33		151	
Nassagaweya	1A	R	80	88		168	464
"	1B	R	63	101	1	165	
"	2A	R	61	69		130	394
"	2B	R	61	73		134	
"	3A	R	45	78		123	350
"	3B	R	23	72	1	96	
Nelson	1A	R	115	42		157	436
"	1B	R	103	33	1	137	
"	2A	R	31	54		85	309
"	2B	R	65	26		91	
"	3	R	72	96		168	239
"	4	R	63	82	2	147	209
"	5	R	47	49		96	155
"	6	R	88	48		136	207
"	7A	R	107	27		134	464
"	7B	R	91	46		137	
Trafalgar	1A	R	28	57		85	414
"	1B	R	74	120	1	195	
"	2A	R	88	38		126	394
"	2B	R	52	59	1	112	

HALTON—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Robert King Anderson	William James Laird Hampshire			
Trafalgar	3	R	50	64	.....	114	205
"	4	R	60	64	.....	124	292
"	5	R	73	111	.....	184	265
"	6A	R	111	44	.....	155	266
"	6B	R	55	62	.....	117	395
"	6BB	R	79	69	2	150	
"	7A	R	82	60	.....	142	432
"	7B	R	70	44	.....	114	
Totals—Totaux	73	.....	6,222	4,308	20	10,550	15,712

Majority for / Majorité pour **Robert King Anderson, 1,914.**

HAMILTON EAST (EST) Population—1921, 54,233

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Michael Joseph O'Rielly	George Septimus Rennie	Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Hamilton City (Cité)	4	U	28	41	3	72	125
" "	5	U	22	78	9	109	191
" "	6	U	50	117	.....	167	275
" "	7	U	34	119	.....	153	257
" "	8A	U	11	69	.....	80	162
" "	8B	U	15	73	.....	88	148
" "	9	U	41	105	.....	146	249
" "	10	U	42	76	2	120	248
" "	11	U	5	60	.....	65	132
" "	12	U	33	101	.....	134	228
" "	13	U	34	105	.....	139	214
" "	14	U	31	85	.....	116	207
" "	15A	U	17	80	1	98	147
" "	15B	U	46	65	.....	111	186
" "	16	U	40	81	.....	121	237
" "	17	U	45	77	.....	122	196
" "	18	U	43	79	.....	122	193
" "	19	U	42	113	.....	155	279
" "	20	U	36	94	.....	130	250
" "	21	U	31	97	.....	128	287
" "	22	U	45	97	.....	142	230
" "	23	U	25	75	.....	100	162
" "	24	U	14	90	2	106	185
" "	25	U	29	72	.....	101	179
" "	26	U	35	113	2	150	246
" "	27	U	26	93	.....	119	215
" "	28	U	28	76	.....	104	200
" "	29	U	35	100	.....	135	236
" "	30	U	39	67	.....	106	185
" "	31	U	24	103	.....	127	187
" "	32	U	50	98	.....	148	292
" "	33	U	35	50	.....	85	136
" "	34	U	40	98	1	139	227
" "	35	U	34	94	6	134	213
" "	36	U	34	93	.....	127	220
" "	37	U	54	95	.....	149	279
" "	38A	U	28	73	.....	101	167
" "	38B	U	25	58	2	85	160
" "	39	U	37	77	.....	114	185
" "	40	U	42	91	.....	133	203
" "	41A	U	21	58	.....	79	169
" "	41B	U	26	57	.....	83	158
" "	42	U	31	114	.....	145	250
" "	43	U	40	91	.....	131	234
" "	44	U	28	79	.....	107	233
" "	45	U	36	55	.....	91	228
" "	46A	U	20	79	1	100	179
" "	46B	U	22	41	.....	63	136
" "	47A	U	30	53	.....	83	194
" "	47B	U	20	47	.....	67	145
" "	48A	U	17	65	.....	82	144
" "	48B	U	9	86	.....	95	173
" "	49A	U	37	71	.....	108	184
" "	49B	U	15	58	.....	73	141
" "	50	U	45	104	.....	149	244
" "	51	U	43	73	.....	116	197
" "	52	U	39	90	1	130	219
" "	53	U	29	94	.....	123	272
" "	54	U	43	53	.....	96	204
" "	55A	U	33	59	.....	92	172
" "	55B	U	22	50	.....	72	135
" "	219	U	26	40	.....	66	157
" "	220	U	39	69	.....	108	211
" "	221	U	30	64	.....	94	218
" "	222	U	25	85	.....	110	233

HAMILTON EAST (EST)—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Michael Joseph O'Rielly	George Septimus Rennie			
Hamilton City (Cité)	223	U	21	58		79	143
" "	224	U	32	54		86	178
" "	225	U	14	80		94	171
" "	226	U	17	59		76	173
" "	227	U	17	40	1	58	126
" "	228	U	22	71		93	185
" "	229	U	31	102		133	296
" "	230	U	43	79		122	265
" "	231	U	23	90		113	199
" "	232	U	25	47		72	140
" "	233	U	31	111		142	284
" "	234	U	51	97		148	299
" "	235	U	27	101		128	254
" "	236	U	33	108		141	273
" "	237	U	33	80		113	233
" "	238	U	33	97		130	236
" "	239	U	30	90		120	237
" "	240	U	13	93		106	194
" "	241	U	40	89		129	236
" "	242A	U	17	100		117	265
" "	242B	U	18	63		81	195
" "	243	U	24	44		68	161
" "	244	U	34	64		98	214
" "	245	U	56	81		137	272
" "	246	U	21	83		104	200
" "	247	U	24	83		107	200
" "	248	U	29	96		125	218
" "	249	U	11	56	4	71	147
" "	250	U	22	108	2	132	255
" "	251	U	18	91		109	212
" "	252	U	16	123		139	276
" "	253	U	17	93		110	213
" "	254	U	17	52		69	118
" "	255	U	14	68		82	177
" "	256	U	27	84		111	193
" "	257	U	26	48	2	76	128
" "	258	U	27	123		150	270
" "	259	U	23	52		75	138
" "	260	U	16	59		75	174
" "	261	U	27	83		110	257
" "	262A	U	17	74		91	167
" "	262B	U	22	59		81	153
" "	263	U	20	77		97	178
" "	264A	U	19	67		86	202
" "	264B	U	25	63		88	178
" "	265	U	19	46		65	127
" "	266	U	21	73		94	188
" "	267	U	16	68		84	164
" "	268	U	23	62		85	157
" "	269	U	26	88		114	290
" "	270	U	35	103		138	277
" "	271	U	43	86		129	236
" "	272	U	40	73		113	226
" "	273	U	11	43		54	143
" "	274	U	39	115		154	286
" "	275	U	36	108	3	147	248
" "	276A	U	18	72		90	157
" "	276B	U	21	46		67	146
" "	277	U	7	44		51	122
" "	278	U	21	92		113	245
" "	279	U	25	83		108	188
" "	280	U	19	51		70	134
" "	281	U	25	74		99	183
" "	282	U	18	65		83	163
" "	283	U	23	69	1	93	168

HAMILTON EAST (EST)—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin		Ballots cast for — Bulletins déposés pour					
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Michael Joseph O'Rielly	George Septimus Rennie	Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Hamilton City (Cité).....	284	U	19	44	1	64	123
" "	285	U	26	76	.....	102	219
" "	286	U	29	74	.....	103	225
" "	287	U	44	106	.....	150	277
" "	288	U	23	101	.....	124	218
" "	289	U	12	74	1	87	177
" "	290	U	12	76	.....	88	154
" "	291	U	30	40	2	72	153
" "	292	U	22	92	.....	114	237
" "	293	U	6	51	.....	57	159
" "	294, 295	U	23	90	7	120	243
" "	296	U	20	60	.....	80	149
" "	297	U	23	55	1	79	148
" "	298	U	15	91	.....	106	240
" "	299	U	19	102	.....	121	222
" "	300	U	27	81	.....	108	165
" "	301	U	17	84	.....	101	189
" "	302	U	11	73	.....	84	174
" "	303	U	21	88	.....	109	192
" "	304	U	15	81	.....	96	172
" "	305	U	13	71	.....	84	184
" "	306	U	15	64	.....	79	180
" "	307	U	16	69	.....	85	154
" "	308	U	18	65	.....	83	151
" "	309	U	16	95	.....	111	201
" "	310	U	16	85	1	102	183
" "	311	U	23	95	.....	118	208
" "	312	U	20	56	.....	76	113
" "	313	U	12	68	.....	80	159
" "	314	U	15	49	.....	64	124
" "	315	U	33	77	.....	110	229
" "	316	U	11	88	.....	99	233
" "	317	U	22	49	.....	71	138
" "	318	U	12	62	.....	74	153
" "	319	U	15	121	.....	136	240
" "	320	U	12	47	.....	59	121
" "	321	U	5	76	1	82	170
" "	322	U	26	57	.....	83	165
" "	323	U	13	75	1	89	181
" "	324	U	12	91	.....	103	182
" "	325	U	10	81	.....	91	182
" "	326	U	30	83	.....	113	199
" "	327	U	25	72	.....	97	197
" "	328	U	7	21	.....	28	74
" " Advance (Provisoire)	.....	U	6	24	.....	30	.....
Totals—Totaux.....	175	.....	4,477	13,444	58	17,979	34,236

Majority for / Majorité pour) George Septimus Rennie, 8,967

HAMILTON WEST (OUEST) Population—1921, 53,254

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Charles William Bell	Henry Carpenter			
HAMILTON CITY (CITÉ)							
Ward (Quartier) 2	56	U	47	18		65	263
"	57A	U	48	29		77	173
"	57B	U	72	24		96	173
"	58A	U	45	28		73	183
"	58B	U	36	24		60	141
"	59	U	37	19		56	189
"	60	U	46	25		71	200
"	61	U	57	23		80	216
"	62	U	70	12		82	199
"	63	U	52	26		78	190
"	64	U	56	17		73	180
"	65	U	98	29		127	292
"	66, 70	U	48	16		64	215
"	67	U	62	10		72	171
"	68	U	105	33		138	293
"	69	U	93	20		113	272
"	71	U	70	22		92	230
"	72A	U	76	13		89	191
"	72B	U	63	19		82	178
"	73, 75	U	53	13		66	142
"	74	U	90	26	1	117	271
"	76	U	63	33		96	291
"	77	U	58	22		80	210
"	78	U	89	27		116	276
"	79	U	93	7		100	216
"	80	U	96	10		106	248
Ward (Quartier) 3	81	U	87	33		120	286
"	82	U	79	32		111	254
"	83	U	71	33		104	223
"	84	U	129	22	1	152	313
"	85	U	96	18		114	236
"	86	U	71	22		93	174
"	87	U	82	25		107	177
"	88	U	68	35		103	161
"	89	U	84	13		97	189
"	90	U	129	21		150	248
"	91A	U	81	24		105	207
"	91B	U	62	13		75	141
"	92	U	89	34		123	341
"	93	U	62	15		77	212
"	94	U	71	17		88	152
"	95	U	86	32		118	357
"	96	U	54	29		83	161
"	97	U	84	31		115	269
"	98	U	63	16		79	141
"	99	U	100	14		114	254
"	100	U	101	18		119	268
"	101	U	133	38	4	175	290
"	102	U	78	36		114	256
"	103	U	87	19		106	182
"	104	U	83	28		111	271
"	105	U	59	24		83	175
"	106	U	107	26		133	230
"	107	U	101	54	5	160	275
"	108	U	115	48		163	304
"	109	U	75	17		92	199
"	110	U	101	27		128	264
"	111	U	40	19		59	121
"	112	U	85	14	1	100	187
"	113	U	72	29		101	167
"	114	U	64	14		78	157
"	115	U	103	18		121	263
"	116	U	125	31		156	271

HAMILTON WEST (OUEST)—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Charles William Bell	Henry Carpenter			
HAMILTON CITY (CITÉ)							
Ward (Quartier) 3—*Con*	117	U	106	27	.....	133	252
"	118	U	76	36	.....	112	191
"	119	U	61	38	.....	99	198
"	120	U	79	18	.....	97	159
"	121	U	65	13	.....	78	189
"	122	U	56	12	.....	68	182
"	123	U	102	40	.....	142	268
"	124	U	95	27	.....	122	201
"	125	U	109	34	.....	143	235
"	126	U	39	17	.....	56	105
"	127	U	110	27	.....	137	221
Ward (Quartier) 4	128	U	50	27	1	78	184
"	129	U	73	20	.....	93	194
"	130	U	23	3	.....	26	100
"	131	U	66	22	.....	88	231
"	132	U	37	15	.....	52	125
"	133	U	30	20	.....	50	152
"	134	U	28	21	.....	49	107
"	135	U	57	24	.....	81	157
"	136	U	57	10	.....	67	165
"	137	U	49	22	1	72	147
"	138	U	59	34	.....	93	228
"	139	U	68	22	.....	90	180
"	140	U	85	21	.....	106	209
"	141	U	57	20	.....	77	168
"	142	U	104	30	1	135	254
"	143	U	58	14	.....	72	133
"	144	U	65	33	.....	98	174
"	145	U	97	30	.....	127	227
"	146	U	63	29	.....	92	224
"	147	U	119	21	.....	140	241
"	148	U	85	39	.....	124	205
"	149	U	86	17	.....	103	150
"	150, 151	U	28	5	.....	33	96
"	152A	U	77	18	.....	95	190
"	152B	U	73	25	1	99	185
"	153	U	59	19	.....	78	176
"	154	U	59	24	.....	83	183
"	155	U	72	24	.....	96	194
"	156	U	82	21	.....	103	181
"	157	U	54	13	1	68	161
"	158	U	58	38	.....	96	181
"	159	U	74	14	1	89	158
Ward (Quartier) 5	160, 161	U	48	10	.....	58	121
"	162	U	29	7	.....	36	83
"	163	U	34	21	.....	55	123
"	164—166	U	29	7	.....	36	109
"	167	U	22	9	.....	31	90
"	168, 169	U	72	6	.....	78	167
"	170	U	41	18	.....	59	169
"	171	U	62	30	1	93	229
"	172	U	58	35	.....	93	213
"	173, 175	U	62	27	.....	89	183
"	174	U	80	30	2	112	280
"	176	U	37	25	1	63	170
"	177	U	39	21	1	61	141
"	178	U	68	23	3	94	195
"	179	U	24	18	.....	42	97
"	180	U	40	29	.....	69	164
"	181	U	60	43	.....	103	169
"	182	U	59	14	2	75	160
"	183	U	41	31	.....	72	155
"	184	U	40	9	.....	49	122

HAMILTON WEST (OUEST)—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Charles William Bell	Henry Carpenter			
HAMILTON CITY (CITÉ)							
Ward (Quartier) 5—*Con.*	185	U	26	24	.....	50	167
"	186	U	64	48	.....	112	289
"	187	U	30	6	1	37	102
"	188	U	51	13	1	65	180
"	189	U	27	8	.....	35	123
"	190	U	60	41	.....	101	230
"	191	U	79	33	.....	112	278
"	192	U	49	25	.....	74	174
"	193	U	70	22	.....	92	185
"	194	U	55	23	2	80	177
"	195	U	67	36	.....	103	223
"	196	U	48	16	2	66	152
"	197	U	66	43	.....	109	193
"	198	U	96	41	1	138	247
"	199	U	81	23	1	105	196
"	200	U	96	36	.....	132	253
"	201	U	78	23	.....	101	210
"	202	U	63	31	.....	94	191
Ward (Quartier) 6	203	U	58	14	.....	72	288
"	204	U	56	9	.....	65	256
"	205	U	48	16	.....	64	161
"	206	U	95	24	.....	119	256
"	207	U	34	26	.....	60	129
"	208	U	73	33	.....	106	214
"	209	U	45	8	.....	53	125
"	210	U	105	15	.....	120	217
"	211	U	55	10	.....	65	107
"	212	U	36	7	.....	43	94
"	213	U	44	10	.....	54	151
"	214	U	80	24	.....	104	288
"	215	U	45	23	.....	68	151
"	216	U	52	22	.....	74	151
"	217	U	58	19	.....	77	206
"	218	U	80	19	1	100	188
Hamilton, Advance (Prov.)	.....	U	23	13	.....	36	.....
Totals—Totaux	161	.....	10,888	3,665	37	14,590	31,532

Majority for / Majorité pour **Charles William Bell, 7,223.**

HASTINGS-PETERBOROUGH. Population—1921, 28,999

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Alexander Thomas Embury	John Smith Marshall			
Stirling	1A	R	104	59	.....	163	205
"	1B	R	113	43	.....	156	175
Rawdon	2A	R	65	25	.....	90	152
"	2B	R	53	41	.....	94	146
"	3	R	148	40	.....	188	230
"	4	R	94	40	.....	134	226
"	5A	R	56	29	.....	85	136
"	5B	R	38	15	.....	53	100
"	6A	R	124	19	.....	143	226
"	6B	R	38	16	.....	54	103
"	7	R	122	25	.....	147	222
Huntingdon	8A	R	73	20	.....	93	157
"	8B	R	60	12	.....	72	152
"	9	R	94	22	.....	116	223
"	10	R	96	38	.....	134	194
"	11	R	68	20	.....	88	118
"	12	R	51	17	.....	68	126
"	13	R	43	13	.....	56	86
Deloro	14	R	101	48	.....	149	173
Marmora and Lake	15	R	57	28	.....	85	141
"	16	R	57	43	.....	100	150
"	17	R	76	6	.....	82	122
"	18	R	44	51	.....	95	124
"	19	R	10	1	.....	11	31
"	20	R	51	19	.....	70	163
Marmora Village	21A	R	160	81	1	242	342
"	21B	R	102	40	.....	142	173
Faraday	22A	R	109	21	.....	130	199
"	22B	R	74	6	.....	80	111
"	23	R	18	8	.....	26	38
Herschel	24	R	15	15	.....	30	120
"	25	R	62	20	.....	82	230
Wollaston	26A	R	84	40	2	126	284
"	26B	R	68	8	.....	76	196
Bancroft	27A	R	178	26	.....	204	252
"	27B	R	141	24	.....	165	200
Monteagle	28	R	54	33	.....	87	168
"	29	R	56	34	.....	90	235
"	30	R	64	2	.....	66	202
Madoc	31	R	98	59	.....	157	222
"	32A	R	95	12	1	108	170
"	32B	R	94	16	1	111	165
"	33A	R	135	17	1	153	214
"	33B	R	126	14	1	141	204
"	34	R	122	43	1	166	273
" Village	35	R	145	79	.....	224	328
" "	36A	R	90	72	2	164	199
" "	36B	R	73	52	1	126	157
Tudor and Cashel	37	R	61	20	.....	81	189
"	38	R	39	7	.....	46	74
"	39	R	57	0	.....	57	75
Limerick	40	R	61	6	.....	67	97
"	41	R	36	2	.....	38	47
Dungannon	42	R	94	36	1	131	242
"	43	R	51	11	.....	62	130
Mayo	44	R	115	22	.....	137	286
Carlow	45	R	90	18	.....	108	179
"	46	R	31	8	.....	39	59
Elzevir and Grimsthorpe	47	R	166	60	.....	226	244
" "	48	R	114	45	.....	159	217
" "	49	R	31	24	.....	55	87
Bangor, Wicklow and McClure	50A	R	77	38	1	116	180
" "	50B	R	29	15	1	45	85
" "	51	R	55	12	.....	67	145

No.	Description of buildings, vessels, and buoys. Height in feet from base to vane	Year established or last altered	Remarks
217	White, octagonal, wooden, tower, with 2 red bands, red circular metal lantern. 67	1830	Shows 3 short flashes, eclipse between flashes 3 secs. between groups, 9 secs. Lifeboat on eastern side of island.
	White, rectangular, wooden.	1870	Gives 2 blasts every minute, thus:—Blast, 4 secs.; silence, 4 secs.; blast, 4 secs.; silence, 48 secs.
.....	.....	1924	Group of two dots and two dashes for 2 minutes silent, 3 minutes. Wave length, 1000 metres. Spark frequency, 500.
220	Red, steel, cylindrical, with "*Blonde Rock*" in white, on the deck, surmounted by pyramidal steel frame supporting a whistle and a lantern.	1882 1906	Whistle sounds by motion of buoy on the waves. From the buoy Seal island light bears 353° 30′ 5⅛ miles.
222	Lantern on roof of white, square, wooden dwelling. 23	1864	Visible, 11 secs.; eclipse, 3 secs.; visible, 3 secs.; eclipsed, 3 secs. Visible from all points seaward.
223	White, square, wood; with dwelling attached. 28	1874	To guide into Argyle harbour, shows red seaward, and white towards harbour.
	.....	.....	Answers vessels' signals.
225	White, square, wood. 31	1884 1922	
226	Black, iron, with "*Pubnico*" in white on the deck.	1911	Bell rung by motion of buoy on the waves.
227	White, square, wood, dwelling attached; red octagonal iron lantern. 40	1854 1889	Visible, 6 secs.; eclipse, 4 secs. Open westward of St. Johns island, bearing 16° clears the ledge; in making harbour from any other direction, the light must be brought to the northward of 45° before it can be steered for to avoid shoal spot off St. Ann point.
	.....	.....	Answers vessels' signals.

No.	Name	Position. Latitude N. Longitude W.	Colour of lights. Fog signals	Character and period of light	Height in feet above high water	Miles seen in clear weather	Character of apparatus
229	*Pubnico gas and whistle buoy*	5·9 miles 219° from Pubnico harbour light; and 2·8 miles westward from the middle of St. Johns ledge. 43 31 10 65 52 02	White	Occ.	.....	.....	D, gas
230	*Cockerwit passage bell buoy*	In 7 fms. off western entrance to passage. 43 29 14 65 46 47	.....	.....	.....	.....	.....
231	*Bon Portage whistle buoy*	In 8 fms. 1 mile 184° 30′ from Bon Portage island light. 43 26 14 65 44 44	.....	.....	.....	.....	.....
232	**Bon Portage island**	On S. point. 43 27 15 65 44 39	White	Occ. 15 secs.	46	12	D, 4
			Fog horn	.....	.....	.....	Hand
233	Stoddard island	On N.W. point of island 43 28 26 65 43 7	Red	F	22	7	D, 5
			Fog horn	.....	.....	.....	Hand
234	Woods harbour	On Big ledge in harbour, Cockerwit passage. 43 30 55 65 44 45	White	F	27	8	D, 7
			Fog horn	.....	.....	.....	Hand
236	West head Cape Sable island	On the head. 43 27 17 65 39 10	White	F	42	11	D, 5
			Fog horn	.....	.....	.....	Hand
237	*Hospital reef bell buoy*	In 8 fms. ½ mile 297° from extremity of reef. 43 26 40 65 40 12	.....	.....	.....	.....	.....
237·1	*Hospital ledge gas buoy*	In 5 fathoms water, off north end of Hospital reef. 43 26 30 65 39 34	Red	Occ.	.....	.....	D, gas

No.	Description of buildings, vessels, and buoys. Height in feet from base to vane	Year established or last altered	Remarks
229	Steel, cylindrical, painted in black and white vertical stripes, with *Pubnico* on the deck, surmounted by a pyramidal steel frame supporting a whistle and lantern.	1901 1908 1919 1921	Whistle sounded by motion of buoy on the waves.
230	Iron, black and white vertical stripes with *Cockerwit* painted on the deck, surmounted by bell.		Bell rung by motion of buoy on the waves.
231	Red iron, with "*Bon Portage*" in white.	1901	Whistle sounded by motion of buoy on the waves.
232	White, square, wood; dwelling attached. 28	1874	Visible, 10 secs.; eclipse, 5 secs. For guiding vessels into Barrington West bay and Shag harbour.
	.....	.....	Answers vessels' signals.
233	White, small, square, tower. 21	1877	To guide vessels into the anchorage of Stoddart harbour and Shag harbour sound.
	.....	.....	Answers vessels' signals.
234	White, square, wood; on concrete pier; red octagonal iron lantern. 28	1900 1922	Visible all around the horizon.
	.....	.....	Answers vessels' signals.
236	White, square, wood. 36	1888 1922	Visible from all points seaward.
	.....	.....	Answers vessels' signals.
237	Red, iron.	1903	Bell rung by motion of buoy on the waves.
237·1	Red, steel, cylindrical.	1926	

No.	Name	Position. Latitude N. Longitude W.	Colour of lights. Fog signals	Character and period of light	Height in feet above high water	Miles seen in clear weather	Character of apparatus
238	*Southwest ledge (Cape Sable) gas and whistle buoy*	4 miles 218° 45′ from Cape Sable lighthouse. 43 20 12 65 40 39	Red	Occ.	30	.....	D, gas
239	CAPE SABLE	On cape. 43 23 19 65 37 15	White	Fl. 5 secs.	97	15	D, 3
		On southern point of cape	Diaphone	.....	.....	.....	Air compressed by oil engine
240	*Congress shoal bell buoy*	In 5 fms., 900 feet 27° from shoal. 43 28 0 65 32 50	.....	.....	.....	.....	.....
241	*Barrington east bay gas and bell buoy*	In 6 fms., ⅜ mile eastward of Wesses ledge. 43 31 3 65 34 25	White	Occ.	.....	.....	D, gas

No.	Description of buildings, vessels, and buoys. Height in feet from base to vane	Year established or last altered	Remarks
238	Red, steel, cylindrical, with "*S. W. ledge*" in white on the deck, surmounted by a pyramidal steel frame supporting a whistle and a lantern.	1907	Whistle sounded by motion of buoy on the waves.
239	White, octagonal, reinforced concrete tower surmounted by red iron lantern. 101	1861 1924	Flash every 5 secs.
	.....	1876	Blast, 3 secs.; silence, 17 secs.
240	Black iron buoy, with "Congress Shoal" in white letters on the deck, surmounted by a bell.	1913	Bell rung by motion of buoy on the waves.
241	Steel, cylindrical, painted in black and white vertical stripes.	1875 1916 Buoy 1920	Bell rung by motion of buoy on the waves. To guide into Barrington bay and through Barrington passage.

No.	Name	Position Latitude N. Longitude W.	Colour of lights Fog signals	Character and period of light	Height in feet above high water	Miles seen in clear weather	Character of apparatus
243	**Baccaro**.....	On E. side of entrance to Barrington bay. 43 26 53 65 28 10	White	F. Gp. Fl. 20 secs.	49	12	C Long focus
			Fog horn	.....	.....	.....	Hand
244	*Bantam rocks whistle buoy*	¼ mile 207° from rocks, which lie 1¼ miles 210° from Baccaro light. 43 25 38 65 29 8	.....	.....	.....	.....	.....
246	*Brazil rock gas and whistle buoy*	In 21 fms. ½ mile 173° from the rock. 43 20 56 65 26 30	White	Occ.	.....	.....	D, gas
247	Page island	On E. end of island, entrance to harbour of Port Latour. 43 29 27 65 27 4	White	F	46	12	D, 7
			Fog horn	.....	.....	.....	Hand
248	*Port Latour fairway bell buoy*	In 22 fms. 3¾ miles 145° from Page island. 43 26 20 65 24 10	.....	.....	.....	.....	.....
249	**Salvages fog alarm**	On Salvages rocks. 43 28 3 65 22 41	Diaphone	.....	38	.....	Air compressed by oil engine
250	**Cape Negro island**	On S. E. end of island. 43 30 18 65 20 45	White	F. Gp. Fl. 24 secs.	91	15	C Long focus
			Fog horn	.....	.....	.....	Hand
250·5	*Budget rock bell buoy*	300 feet 115° from the rock. 43 31 28 65 20 40	.....	.....	.....	.....	.....

No.	Description of buildings, vessels, and buoys. Height in feet from base to vane	Year established or last altered	Remarks
243	White, square, wood; with black ball seaward. 35	1850 1882	Shows 4 flashes every 20 secs., thus: Flash; 2½ secs. interval; flash; 2½ secs. interval; flash; 2½ secs. interval; flash; 12½ secs. interval. For half the time of revolution or 10 seconds the light will be totally eclipsed; for the other half a fixed light of 750 candle power will be visible through which the flashes of 15,000 candle power will show.
	.....	.....	Answers vessels' signals.
244	Red, iron, with 10 inch whistle.	1888	Whistle sounded by motion of buoy on the waves.
246	Steel, cylindrical, black and red horizontal bands, with "*Brazil Rock*" on the deck; surmounted by a pyramidal steel frame supporting a whistle and a lantern.	1876 1906	Whistle sounded by motion of buoy on the waves. From the buoy Baccaro light bears 348° 30′ 6 1-5 miles; Cape Sable light 287° 8 miles.
247	White, square, wood; red iron lantern; kitchen attached. 34	1890	Visible from all points of approach.
	.....	.....	Answers vessels' signals.
248	Iron, black and white vertical stripes; with *Latour Fairway* on the deck.	1908	Bell rung by motion of buoy on the waves.
249	White, rectangular, concrete; pitched roof. White, square, wooden, dwelling with pitched roof adjoins fog alarm building.	1915	Gives 3 blasts of 2 seconds duration every minute, thus: Blast, 2 secs.; silence, 5 secs.; blast, 2 secs.; silence, 5 secs.; blast, 2 secs.; silence, 44 secs. Horn points 116°.
250	White, octagonal, reinforced concrete tower, white octagonal iron lantern with red roof. White rectangular wooden dwelling stands 300 feet westward of the lighthouse. 44	1872 1887 1915	Shows 3 flashes every 24 secs., thus: Flash; 4 secs. interval; flash; 4 secs. interval; flash; 16 secs. interval. For half the time of revolution, or 12 seconds, the light will be totally eclipsed; for the other half a fixed light of 450 candle power will be visible, through which the flashes of 20,000 candle power will show. Visible from all points of approach by water. Lifeboat station at Blanche between Cape Negro island and Baccaro point.
	.....	.....	Answers vessels' signals.
250·5	Black, steel.	1923	Bell rung by motion of buoy on the waves.

No.	Name	Position. Latitude N. Longitude W.	Colour of lights. Fog signals	Character and period of light	Height in feet above high water	Miles seen in clear weather	Character of apparatus
251	North East harbour	Front, on E. side of harbour between John and Shingle points. 43 32 44 65 23 34	White	F	34	11	C
252		850 feet 296° from front.	White	F	44	11	D, 7
253	*Negro harbour fairway whistle buoy*	In 21 fms. off E. entrance to Negro harbour, 1¼ miles 111° from Budget rock. 43 30 55 65 18 49	.....	.....	.....	.....	.....
255	*Jig rock bell buoy*	In 9 fms. ¼ mile 117° from rock. 43 35 53 65 15 56	.....	.....	.....	.....	.....
256	**CAPE ROSEWAY**	Near S.E. point of MacNutt island, Shelburne harbour. 43 37 15 65 15 45	White	Fl. 10 secs.	120	17	D, 3
		90 feet southward of lighthouse.	Diaphone	.....	65	.....	Air compressed by oil engine
257	*Shelburne fairway gas and whistle buoy*	In 18 fms. off entrance to Shelburne harbour. 43 37 5 65 11 44	White	Occ.	.....	.....	D, gas
257·5	*Middle rock gas buoy*	In 5 fathoms water, ¼ mile 167° from centre of Middle rock. 43 40 22 65 18 40	Red	Occ.	.....	.....	D, gas
258	Sand spit	80 yards from extremity at E. side of entrance to Shelburne harbour. 43 41 25 65 19 26	Red	F	47	10	D, 4
			Fog horn	.....	.....	.....	Hand
258·5	Shelburne	On McGowan's wharf. 43 45 19 65 19 19	Red	F	30	7	D, 7 Electric incandsc't.
259·5	*Bull rock bell buoy*	In 15 fms. ¼ mile 178° 30′ from rock. 43 37 35 65 8 2	.....	.....	.....	.....	.....

No.	Description of buildings, vessels, and buoys. Height in feet from base to vane	Year established or last altered	Remarks
251	White, square, wood. 34	1899	Entering Negro harbour by E. entrance, the 2 lights in one lead in clear of all dangers. Entering by W. entrance the back light only is visible. Brought to bear 351° it leads up from Shag rock through mid-channel.
252	White, square, wood. 44	1899	
253	Black and white vertically striped, iron.	1907	Whistle sounded by motion of buoy on the waves.
255	Black, iron, with *Jig Rock* on the deck.	1907	Bell rung by motion of buoy on the waves.
256	Black and white vertical stripes, octagonal, stone, red polygonal iron lantern. 77	1788 1858	Shows one flash every 10 seconds.
	White, square, wood.	1884 1915	Blast, 3 secs.; silence, 3 secs.; blast, 3 secs.; silence, 51 secs. Horn points 116°.
257	Steel, cylindrical, black and white vertical stripes with *Shelburne* on the deck; surmounted by a pyramidal steel frame supporting a whistle and lantern.	1905 1908	Whistle sounded by motion of buoy on the waves. From the buoy, Cape Roseway light bears 274° 30′ 2⅞ miles; and Surf point bears 302° 30′ 6⅝ miles.
257·5	Red, steel, cylindrical.	1926	
258	White, square, wood; on white square concrete pier. 44	1873 1880	
	.....	.....	Answers vessels' signals.
258·5	Lantern on a pole.	1911	Visible from all pints of approach by water.
259·5	Black, steel, with *Bull Rock* on the deck.	1904	Bell rung by motion of buoy on the waves.

No.	Name.	Position. Latitude N. Longitude W.	Colour of lights. Fog signals	Character and period of light	Height in feet above high water	Miles seen in clear weather	Character of apparatus
260	**Lockeport.**	On Gull rock, entrance to harbour. 43 39 12 65 5 50	White	Gp. Occ. 30 secs.	56	10	D, 4
		Adjoining southeast side of lighthouse.	Diaphone	.....	25	.....	Air compressed by oil engine
260·5	*Laurier rock gas and bell buoy*	30 yards S.W. of rock. 43 40 58 65 5 45	Red	Occ.	.....	.....	D, gas
261	Carter island	In Lockeport. 43 42 15 65 6 0	Red	F	66	8	D, 7
			Fog horn		.....	.....	Hand
262	*Lockeport gas and whistle buoy*	Off the approach to harbour. 43 37 28 65 1 44	Red	Occ.	.....	.....	D, gas
263	*Lockeport fairway bell buoy*	In 12½ fms. 1 5-16 miles 77° from Gull rock light, and 3 1-16 miles 153° from Carter island light. 43 39 30 65 4 0	.....	.....	.....	.....	.....
264	*Bantam rock bell buoy*	In 10 fms. 400 yards 139° from rock, off entrance to Sable river. 43 43 10 64 58 15	.....	.....	.....	.....	.....
264·5	*Port Hebert bell buoy.*	In 9 fathoms, 2½ miles 164° from Port Hebert lighthouse. 43 46 35 64 54 35	.....	.....	.....	.....	.....
265	Port Hebert	On Shingle point, E. side of harbour. 43 48 40 64 55 23	Red	F	33	7	D, 6
267	*Little Hope shoal bell buoy*	In 14 fms. ½ mile 180° from middle of shoal. 43 47 10 64 49 44	.....	.....	.....	.....	.....
268	*Little Hope gas and whistle buoy*	In 20 fms. 1¼ miles 161° from light on Little Hope islet. 43 47 20 64 46 41	Red	Occ.	.....	.....	D, gas

LOCKPORT

No.	Description of buildings, vessels, and buoys. Height in feet from base to vane	Year established or last altered	Remarks
260	White, square, wood, red polygonal iron lantern; on concrete foundation. 31	1853	Visible, 17 secs.; eclipsed, 5 secs.; visible, 3 secs.; eclipsed, 5 secs.
	White, square, wood; on concrete foundation 8 feet high.	1918	Gives one blast every 30 seconds, thus:—Blast, 4 seconds; silence, 26 seconds. Horn points 130° 30′.
260·5	Red, steel, cylindrical; surmounted by steel frame supporting bell and lantern.	1910 Gas 1913	Bell rung by motion of buoy on the waves.
261	White, square, wood. 29	1872	
	.....	.....	Answers vessels' signals.
262	Red, steel, cylindrical, with letter "*L*" in white on the deck; surmounted by pyramidal steel frame supporting a whistle and lantern.	1888 1906	Whistle sounded by motion of buoy on the waves. From the buoy, Gull Rock light bears 299° 3¾ miles, and a 319° course leads about mid way between the 4¼ fathom patch and the Blow breaker up to S. end of Cranberry island.
263	Red and black horizontal bands, with "*Lockeport F'y*" on the deck.	1898	Bell rung by motion of buoy on the waves. A 319° course from the buoy leads clear of all dangers up to the southern end of Cranberry island, 2¼ miles distant.
264	Black, iron, with "*Bantam*" on the deck.	1906	Bell rung by motion of buoy on the waves.
264·5	Black and white vertically striped steel cylindrical buoy.	1925	Bell rung by motion of buoy on the waves.
265	White, square, wood, dwelling attached. 29	1872	
267	Red, iron, with "*Little Hope shoal*" on the deck.	1900 1906	Bell rung by motion of buoy on the waves. From the buoy Little Hope light bears 53° 2¼ miles; Black point extremity, 15° 3⅝ miles; Joli point west tangent 332° 30′ 2¾ miles.
268	Red, steel, cylindrical, with *Little Hope* on the deck; surmounted by a pyramidal steel frame supporting a whistle and a lantern.	1906	Whistle sounded by motion of buoy on the waves. Buoy is intended to guard vessels from reefs surrounding Little Hope islet, and as a fairway buoy coastwise.

No.	Name	Position. Latitude N. Longitude W.	Colour of lights. Fog signals	Character and period of light	Height in feet above high water	Miles seen in clear weather	Character of apparatus
269	**LITTLE HOPE**	Nearly on centre of island. 43 48 30 64 47 15	White	Gp. Fl. 10 secs.	100	15	D, 2
			Fog horn	.....	.....	.....	Hand
270	*Mutton head bell buoy*	In 11 fms. ¾ mile, 97° from the south extremity of Mutton head. 43 51 40 64 45 52	.....	.....	.....	.....	.....
271	Port Mouton	N.E. point, Spectacle island, Queens County 43 55 4 64 48 6	White	F	47	11	D, 4
			Fog horn	.....	.....	.....	Hand
271·5	**Western head fog alarm**	On the head, west side of entrance to Liverpool bay 43 59 20 64 39 40	Diaphone	.....	34	.....	Air compressed by oil engines
272	*Liverpool bay gas and bell buoy*	1-5 mile, 55° from Fort point lighthouse. 44 2 43 64 42 6	White	Occ.	.....	.....	D, gas
273	Fort point	On the point, at Liverpool. 44 2 35 64 42 20	Red	F	30	7	C
			Fog horn	.....	.....	.....	Hand
273·4	Liverpool	Front on S.W. end of Barrel rock bar, 660 feet 275° from Fort point lighthouse. 44 2 37 64 42 29	White	F	20	9	D 7 elec. incandesc't
273·5		On middle of bridge 2600 feet 235° from front.	Red	F	28	1	Electric incandesc't
274	Brooklyn pier	On inner end of breakwater. 44 2 45 64 41 20	Green	F	30	4	D, p
276	*Liverpool gas and whistle buoy*	In 20 fms. in fairway off Liverpool. 44 0 20 64 36 55	White	Occ.	.....	.....	D, gas

No.	Description of buildings, vessels, and buoys. Height in feet from base to vane	Year established or last altered	Remarks
269	Cylindrical reinforced concrete, red circular metal lantern. 98	1865 1908	Shows 2 flashes, thus:—Flash, ½ sec.; eclipse, 1½ secs.; flash, ½ sec.; eclipse, 7½ secs. Visible around horizon.
	.....	.....	Answers vessels' signals.
270	Iron, black and white vertical stripes, surmounted by a bell.	1916	Bell rung by motion of buoy on the waves.
271	White, square, wood; red octagonal lantern, white dwelling nearby. 20	1873	For guiding vessels into harbour. Life boat station on N.W. end of Port Mouton island.
	.....	.....	Answers vessels' signals.
271·5	White, square, wooden building with gable roof.	1924	Gives two blasts of 2½ seconds duration every minute, thus: Blast, 2½ secs.; silence, 5 secs.; blast, 2½ secs.; silent interval, 50 secs. Horn points 123°50.′
272	Steel, cylindrical, black and white vertical stripes, surmounted by a steel frame supporting a bell and lantern.	1909 1918	Bell rung by motion of buoy on the waves.
273	White, square, wood; dwelling attached. 17	1855	Left on port side when entering the harbour. Storm signal station near lighthouse.
	.....	.....	Answers vessels' signals.
273·4	Lantern on a dolphin.	1909	Lights in one, bearing 235° lead in through the dredged cut over the bar at Fort point.
273·5	Lamp on superstructure of bridge. 21	1909	
274	Mast. 25	1878 1889	A red iron conical buoy is moored off outer end of sunken pier which must be left on starboard in entering Herring cove.
276	Steel cylindrical, black and white vertical stripes with *Liverpool* on the deck; surmounted by a pyramidal steel frame supporting the whistle and lantern.	1883 1907	Whistle sounded by motion of buoy on the waves. From the buoy Coffin island light bears 344° 30′ 1 11-16 miles, and Western head 243° 2⅛ miles. From buoy a course 301° for 4 miles clears all dangers to anchorage off Brooklyn pier.

No.	Name	Position. Latitude N. Longitude W.	Colour of lights. Fog signals	Character and period of light	Height in feet above high water	Miles seen in clear weather	Character of apparatus
277	**COFFIN ISLAND**	S. point, Liverpool bay. 44 1 57 64 37 33	White	F. Fl. 7 secs.	60	13	C Long focus
279	*Medway bell buoy*	In 14 fms., 1¾ miles 185° from breaker off approach to port. 44 3 15 64 31 25	.....	.....	.....	.....	.....
279·5	*Medway whistle buoy*	¼ mile southwestward of Southwest breaker. 44 4 59 64 31 17	.....	.....	.....	.....	.....
280	Medway head	Medway, W. side of entrance. 44 6 9 64 32 12	White	F	44	10	D, 4
			Fog horn	.....	.....	.....	Hand
281	Medway	On E. end of breakwater. 44 7 58 64 34 20	Red	F	31	6	D, 7
282	*Apple cove bell buoy*	In 14 fms. off the cove. 44 08 25 64 28 15	.....	.....	.....	.....	.....
283	*Green ledge bell buoy*	In 7 fms. ⅛ mile 138° from rock on Green ledge. 44 11 2 64 25 32	.....	.....	.....	.....	
285	*Lahave gas and whistle buoy*	In 22 fms. 2⅝ miles, 183° 30′ from West Ironbound island light. 44 11 30 64 16 30	Red	Occ.	.....	.....	D, gas
287	Moser island	On island, W. side of entrance to Lahave river. 44 14 15 64 18 50	Red	F	55	8	D, 5
			Fog horn	.....	.....	.....	Hand
287·5	*Lahave gas and bell buoy*	⅛ mile 204° from the middle of Oxners rock. 44 15 51 64 20 14	Red	Occ.	.....	.....	D, gas
288	Lahave	On Fort point. 44 17 16 64 20 55	Red	F	48	8	D, 4
			Fog horn	.....	.....	.....	Hand

No.	Description of buildings, vessels, and buoys. Height in feet from base to vane	Year established or last altered	Remarks
277	Octagonal reinforced concrete tower; octagonal iron lantern with red roof; white rectangular, wooden dwelling. 54	1812 1914	Flash every 7 seconds. For half the time between flashes, or 3½ seconds, the light will be totally eclipsed; for the other half a fixed light of 450 candle power will be visible, through which the flash of 20,000 candle power will show. Visible from all points of approach by water. Dwelling stands 125 feet 348° from lighthouse.
279	Black and white vertical stripes, *Port Medway* on side.	1888 1898 1922	Bell sounded by motion of buoy on the waves. From the buoy a 350° course will lead clear of the S.W. breaker up through the channel to the iron can buoy off Neil point 4½ miles distant.
279·5	Red, iron, conical, with "*S.W. Breaker*" in white on side.	1913 1922	Whistle sounded by motion of buoy on the waves.
280	White, square, wood, with black square on seaward sides. 23	1851	The light is shown from a dormer on the dwelling.
	.....	.....	Answers vessels' signals.
281	White, square, wood. 33	1899	Visible from 279° through W. to 138°. In entering light is not opened until black can buoy marking extremity of Neil point is reached.
282	Black and white vertically striped steel buoy surmounted by a bell.	1924	Bell rung by motion of buoy on the waves.
283	Black iron with *Green ledge* on the deck.	1912	Bell sounded by motion of buoy on the waves. Green ledge uncovers at low tide.
285	Red, steel, cylindrical, with "*Lahave*" in white letters, surmounted by a pyramidal steel frame supporting a whistle and a lantern.	1886 1907 1913	Whistle sounded by motion of buoy on the waves.
287	White, square, wood; octagonal iron lantern on roof of dwelling. 26	1868	
	.....	.....	Answers vessels' signals.
287·5	Red, iron, surmounted by a bell.	1913 Gas 1921	Bell rung by motion of buoy on the waves.
288	White, square, wood; dwelling attached. 35	1876	
	.....	.....	Answers vessels' signals.

No.	Name	Position. Latitude N. Longitude W.	Colour of lights. Fog signals	Character and period of light	Height in feet above high water	Miles seen in clear weather	Character of apparatus
290	**West Iron-bound island**	On S. side of island, entrance to Lahave river 44 13 42 64 16 20	White	F. Gp. Fl. 25 secs.	72	13	C Long focus
290·3	*Pollock shoal bell buoy*	In 11 fathoms, $1\frac{3}{4}$ miles 49° from West Iron-bound lighthouse. 44 14 52 64 14 30	.....	.....	.....	.....	.....
291	*Lunenburg gas and whistle buoy*	In 18 fms.; 1.45 miles 209° from Cross island lighthouse. 44 17 0 64 11 15	White	Occ.	.....	.....	D, gas
292	Feltzen South	Near north end of breakwater. 44 19 45 64 16 30	White	F	26	9	D, p
293	*Sculpin shoal gas and bell buoy*	In 7 fms. about $\frac{1}{4}$ mile westerly from the $\frac{1}{2}$ fm. patch on western end of shoal. 44 20 05 64 15 20	Red	Occ.	.....	.....	D, gas
293·5	*Long shoal gas buoy*	Southeast of shoal. 44 21 09 64 17 24	White	Occ.	.....	.....	D, gas
294	Battery point	Entrance to Lunenburg harbour. 44 21 45 64 17 35	Red	F	81	11	D, 4
			Fog horn	.....	.....	.....	Hand
294·5	*Lunenburg gas and bell buoy*	In northern entrance to Lunenburg bay. 44 20 17 64 11 18	White	Occ.	.....	.....	D, gas
295	**Cross island**	E. point of island, Lunenburg bay. 44 18 43 64 9 57	White	Gp. Occ. 30 secs.	100	15	D, 4
		A short distance S. eastward of lighthouse.	Diaphone	.....	70	.....	Air compressed by oil engine.
296	MAHONE BAY — Eastern points harbour	At entrance of harbour. 44 21 0 64 12 2	White	F	27	10	D, p

LAMBTON EAST (EST)—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Joseph Emmanuel Armstrong	Burt Wendell Fansher			
Enniskillen	10	R	38	22	1	61	67
"	11	R	25	30	.....	55	65
"	12	R	46	41	.....	87	112
"	13	R	12	29	.....	41	51
"	14	R	16	34	.....	50	57
"	15	R	29	53	.....	82	86
"	16	R	37	27	.....	64	72
"	17	R	18	26	.....	44	51
"	18	R	28	23	.....	51	56
"	19	R	35	21	.....	56	62
"	20	R	76	28	.....	104	126
"	21	R	39	36	.....	75	87
"	22	R	24	32	.....	56	65
"	23	R	26	16	.....	42	47
"	24	R	11	16	.....	27	36
"	25	R	6	30	.....	36	43
Forest	1A	R	83	74	.....	157	333
"	1B	R	72	55	.....	127	
"	2A	R	75	61	.....	136	353
"	2B	R	78	77	.....	155	
"	3A	R	84	55	.....	139	333
"	3B	R	82	56	.....	138	
Oil Springs	1	R	94	34	.....	128	175
"	2	R	47	22	.....	69	105
Petrolia	1	R	164	44	.....	208	240
"	2	R	126	19	.....	145	185
"	2A	R	79	6	.....	85	108
"	3A	R	178	34	.....	212	477
"	3B	R	136	25	.....	161	
"	4A	R	115	19	.....	134	319
"	4B	R	88	21	1	110	
"	5	R	108	33	1	142	186
"	6	R	105	14	1	120	138
"	7	R	56	3	.....	59	64
"	8	R	53	18	.....	71	92
Thamesville	1A	R	104	71	.....	175	514
"	1B	R	107	77	1	185	
Thedford	1A	R	93	52	.....	145	357
	1B	R	81	41	.....	122	
Warwick	1	R	76	126	.....	202	239
"	2	R	87	82	.....	169	226
"	3	R	94	137	.....	231	263
"	4	R	54	103	.....	157	191
"	5	R	37	116	.....	153	205
"	6	R	29	82	.....	111	154
"	7	R	60	56	.....	116	148
Watford	1A	R	105	34	1	140	345
"	1B	R	94	44	.....	138	
"	2A	R	88	56	1	145	340
"	2B	R	76	65	.....	141	
Zone	1	R	21	110	.....	131	171
"	2	R	37	91	.....	128	182
"	3	R	52	53	.....	105	143
Totals—Totaux	118	.....	6,340	6,891	19	13,250	16,678

Majority for / Majorité pour **Bert Wendell Fansher, 551.**

LAMBTON WEST (OUEST) Population—1921, 30,418

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	William Thomas Goodison	Andrew R. McMillen			
Courtright	1	R	106	84	.....	190	243
Moore	1	R	60	27	.....	87	146
"	2	R	37	13	.....	50	62
"	3	R	149	74	.....	223	254
"	4A	R	90	83	.....	173	190
"	4B	R	50	32	.....	82	139
"	5	R	115	28	.....	143	154
"	6	R	107	62	.....	169	187
"	7A	R	72	82	.....	154	178
"	7B	R	132	78	1	211	245
"	8	R	94	36	.....	130	140
"	9	R	85	34	.....	119	189
"	10	R	106	36	2	144	163
Point Edward	1A	R	63	156	2	221	272
"	1B	R	51	85	.....	136	182
"	2A	R	46	114	.....	160	210
"	2B	R	34	104	.....	138	167
Sarnia Township	1	R	90	60	.....	150	170
"	2	R	108	78	.....	186	214
"	3	R	90	82	.....	172	212
"	4A	R	48	106	2	156	199
"	4B	R	37	74	.....	111	149
"	5	R	45	41	.....	86	117
"	6A	R	77	86	2	165	208
"	6B	R	40	88	.....	128	178
"	7	R	29	83	.....	112	150
SARNIA CITY (CITÉ)							
Ward (Quartier) 1	1A	U	84	142	1	227	281
"	1B	U	111	101	6	218	297
"	2A	U	113	99	3	215	278
"	2B	U	88	113	.....	201	268
"	3A	U	82	83	1	166	245
"	3B	U	98	92	.....	190	269
"	3C	U	75	100	.....	175	262
Ward (Quartier) 2	1A	U	112	87	9	208	280
"	1B	U	106	88	4	198	276
"	2A	U	125	78	.....	203	271
"	2B	U	76	113	2	191	242
"	2C	U	95	95	.....	190	238
Ward (Quartier)3	1	U	73	113	1	187	306
"	2A	U	60	83	.....	143	219
"	2B	U	100	75	.....	175	269
"	3A	U	73	88	.....	161	211
"	3B	U	71	72	.....	143	205
"	4A	U	76	89	.....	165	230
"	4B	U	82	69	.....	151	218
"	4C	U	88	91	.....	179	246
"	5A	U	88	142	4	234	305
"	5B	U	86	146	.....	232	301
Ward (Quartier) 4	1A	U	116	95	.....	211	306
"	1B	U	110	96	.....	206	294
"	2A	U	94	108	.....	202	281
"	2B	U	115	104	1	220	312
"	3A	U	77	130	.....	207	259
"	3B	U	77	122	.....	199	265
"	3C	U	85	110	1	196	263
Ward (Quartier) 5	1A	U	100	134	.....	234	319
"	1B	U	87	122	.....	209	300
"	2A	U	94	141	.....	235	305
"	2B	U	72	122	.....	194	294
"	3A	U	63	134	.....	197	295
"	3B	U	94	118	.....	212	284
"	4	U	70	140	.....	210	299

LAMBTON WEST (OUEST)—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	William Thomas Goodison	Andrew R. McMillen	Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total Vote — ote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
SARNIA CITY (CITÉ)—Con.							
Ward (Quartier) 6	1A	U	66	131	.....	197	250
"	1B	U	71	87	.....	158	225
"	2A	U	65	104	.....	169	230
"	2B	U	59	121	.....	180	225
"	3A	U	57	84	2	143	196
"	3B	U	47	54	.....	101	161
Sarnia, Advance (Provisoire)	1	U	59	47	.....	106	
" "	2	U	14	8	.....	22	
Sombra	1	R	146	72	.....	218	258
"	2	R	119	77	1	197	254
"	3A	R	90	34	.....	124	180
"	3B	R	65	53	.....	118	173
"	4	R	124	92	.....	216	279
"	5	R	86	40	.....	126	152
"	6	R	29	73	.....	102	138
"	7	R	43	42	.....	85	103
"	8	R	49	15	.....	64	84
"	9	R	52	14	.....	66	93
Plympton	1	R	99	62	.....	161	194
"	2	R	125	102	.....	227	275
"	3	R	124	52	.....	176	202
"	4	R	186	72	.....	258	309
"	5A	R	114	19	.....	133	170
"	5B	R	104	26	.....	130	166
"	6	R	37	27	.....	64	78
"	7	R	99	54	.....	153	177
"	8	R	74	54	.....	128	138
Wyoming	1	R	86	50	2	138	170
"	2	R	61	81	.....	142	170
Walpole Island	1	R	24	5	.....	29	33
Totals—Totaux	92	.....	7,551	7,413	47	15,011	19,594

Majority for / Majorité pour — William Thomas Goodison, 138.

LANARK Population—1921, 32,993

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	George W. Buchanan	Richard Franklin Preston			
BATHURST							
Manion	1	R	84	37		121	196
"	1A	R	76	52	1	129	192
Brooke	2	R	26	110		136	204
Town Hall	3	R	89	70		159	264
Fallbrook	4	R	22	66	1	89	140
"	4A	R	49	40		89	160
BECKWITH							
Franktown	5	R	34	83		117	185
Prospect	6	R	27	62	1	90	124
Blacks Corners	7	R	108	88		196	283
Ashton	8	R	68	26		94	130
Scotch Corner	9	R	5	51		56	69
BURGESS NORTH (NORD)—							
Stanleyville	10	R	64	29		93	180
"	10A	R	51	19		70	133
Thos. J. Tully	11	R	14	16		30	42
DALHOUSIE AND SHERBROOKE NORTH (NORD)—							
Poland	12	R	34	36		70	95
Watsons Corner's	13	R	88	38		126	217
McDonald's Corners	14	R	117	30		147	249
Elphin	15	R	65	19	1	85	156
DARLING—							
Jordan's School	16	R	19	19		38	80
Tatlock	17	R	34	42		76	142
DRUMMOND—							
Wayside	18	R	36	43	1	80	171
"	18A	R	40	42		82	289
McPhail's School	19	R	24	58		82	198
Cunninghams Res	20	R	39	44		83	148
"	20A	R	45	50		95	194
Innisville	21	R	49	60	1	110	158
ELMSLEY NORTH (NORD)—							
Port Elmsley	22	R	67	87		154	290
McLean's School	23	R	44	52		96	166
LANARK TOWNSHIP—							
Hopetown	24	R	53	39		92	182
Middleville	25	R	148	22		170	280
James School	26	R	63	55		118	177
Linton's Res	27	R	37	23		60	103
LAVANT—							
Browning's School	28	R	13	27		40	77
Clyde Forks	29	R	30	61		91	129
MONTAGUE—							
Halls School	30	R	26	54		80	139
S.S. No. 8	31	R	5	87		92	170
Town Hall	32	R	64	82		146	221
Numogate	33	R	58	77		135	183
Wilson's Res	34	R	24	71		95	147
"	34A	R	31	48		79	150
PAKENHAM—							
Cedar Hill	35	R	43	64		107	159
Ellis Scholl	36	R	61	36	1	98	149
Town Hall	37	R	31	109		140	203
"	37A	R	56	107		163	215
Scotts, School	38	R	55	56		111	149

LANARK—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	George W. Buchanan	Richard Franklin Preston			
RAMSAY—							
Galbraiths, School	39	R	74	75		149	228
Clayton	40	R	72	90		162	241
Appleton	41	R	78	44		122	147
"	41A	R	58	73		131	164
Murphy's Res	42	R	77	37		114	201
SHERBROOKE SOUTH (SUD)—							
Maberly	43	R	42	104		146	239
Bolingbroke	44	R	8	60		68	146
LANARK VILLAGE—							
Town Hall	45	R	62	58		120	206
"	45A	R	89	51		140	219
ALMONTE—							
Ward (Quartier) 1	46	R	57	167		224	299
"	47	R	15	195		210	283
Ward (Quartier) 2	48	R	71	88		159	208
"	48A	R	64	113	1	178	219
Ward (Quartier) 3	49	R	40	86		126	208
"	50	R	43	106		149	199
"	50A	R	71	89		160	216
CARLETON PLACE—							
Bennett's Store	51	R	39	160	1	200	290
"	51A	R	52	139	3	194	280
Oddfellow's Hall	52	R	72	113		185	264
"	52A	R	67	101		168	250
Town Hall	53	R	31	75		106	153
"	53A	R	26	80		106	147
Dowdall's Res	54	R	45	149	1	195	276
"	54A	R	64	141		205	290
Stanzels Res	55	R	21	148	1	170	248
"	55A	R	26	120	3	149	207
Nichols, Office	56	R	26	147		173	248
"	56A	R	32	89		121	195
PERTH—							
Court House	57	R	51	72	1	124	202
"	57A	R	57	56		113	199
"	57B	R	53	72		125	174
East Ward Fire Hall	58	R	51	72		123	194
" "	58A	R	57	69	3	129	199
Tay Fire Engine House	59	R	50	123		173	285
Council Chamber	60	R	38	131		169	284
Warren's Res	61	R	22	102		124	180
"	61A	R	48	106		154	240
West Ward Fire Hall	62	R	60	114		174	256
Avery's Res	62A	R	48	113		161	235
SMITH'S FALLS—							
Mrs. Douglas Res	63	U	49	69		118	153
"	63A	U	31	56		87	138
Williscrafts' Shop	64	U	23	79		102	171
"	64A	U	35	74		109	167
Moore's Res	65	U	36	68	3	107	160
Clarke's Res	66	U	36	98		134	206
Klynes' Res	67	U	25	65	1	91	147
"	67A	U	31	52	2	85	142
Stewarts Gasoline Station	68	U	47	61		108	166
" "	68A	U	24	71		95	165
McGillivray's Shop	69	U	68	107		175	276
Morrison's Office	70	U	30	70	1	101	158
"	70A	U	29	56		85	142

LANARK—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	George W. Buchanan	Richard Franklin Preston			
SMITH'S FALLS—*Con.*							
Lumsden's Office	71	U	70	110	.....	180	279
Vanluven's Store	72	U	35	100	.....	135	255
Allports Res	73	U	22	72	.....	94	161
"	73A	U	20	50	1	71	158
Neils Res	74	U	23	72	.....	95	150
"	74A	U	24	64	.....	88	149
Brians Res	75	U	23	88	.....	111	185
Scotts Res	76	U	9	76	.....	85	157
"	76A	U	5	84	1	90	156
Advance (Provisoire)	77	U	40	165	.....	205	.....
Totals—Totaux	107	.....	4,908	8,122	30	13,060	20,248

Majority for / Majorité pour **Richard Franklin Preston, 3,214.**

LEEDS. Population—1921, 34,909

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	William Henry Comstock	Hugh Alexander Stewart	Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
BROCKVILLE							
West Ward (Quartier Ouest)....	1	U	91	109	.....	200	283
" "	2	U	58	91	.....	149	207
" "	3	U	67	128	.....	195	278
" "	4	U	66	92	.....	158	226
" "	5	U	91	102	.....	193	256
" "	6	U	65	102	.....	167	231
" "	7	U	80	108	.....	188	240
North Ward (Quartier Nord)...	1	U	106	102	.....	208	229
" " A-K	2	U	51	57	.....	108	154
" " L-Z	2	U	49	58	2	109	173
" "	3	U	114	113	.....	227	300
" "	4	U	99	96	3	198	268
Centre Ward (Quart. Centre)...	1	U	60	70	2	132	204
" "	2	U	96	108	.....	204	270
" " A-K	3	U	53	59	1	113	163
" " L-Z	3	U	32	58	.....	90	156
" " A-K	4	U	50	69	.....	119	155
" " L-Z	4	U	63	66	1	130	165
East Ward (Quartier Est).....	1	U	70	108	.....	178	220
" "	2	U	52	103	.....	155	206
" "	3	U	73	97	4	174	235
" " A-K	4	U	34	71	.....	105	155
" " L-Z	4	U	55	65	1	121	161
" "	5	U	91	98	.....	189	257
" "	6	U	115	121	.....	236	289
South Ward (Quartier Sud)....	1	U	81	102	.....	183	292
" "	2	U	72	90	.....	162	267
" " A-K	3	U	43	64	.....	107	143
" " L-Z	3	U	43	59	.....	102	165
Brockville, Advance (Provisoire).....	.....	U	56	102	.....	158	
Athens.....	1	R	92	104	.....	196	240
"	2	R	102	111	.....	213	252
Bastard & Burgess South (Sud) A-L	1	R	19	120	.....	139	185
" " M-Z	1	R	34	91	.....	125	157
" "	2	R	78	87	.....	165	208
" "	3	R	97	90	1	188	230
" " A-H	4	R	75	69	.....	144	184
" " I-Z	4	R	57	69	.....	126	163
" " A-H	5	R	92	79	.....	171	218
" " I-Z	5	R	77	97	.....	174	194
Crosby North (Nord).....	1	R	69	84	.....	153	203
" "	2	R	73	16	.....	89	139
" "	3	R	52	68	.....	120	163
Crosby South (Sud).....A-L	1	R	42	71	.....	113	203
" " .....M-Z	1	R	47	84	.....	131	200
" " .....A-K	2	R	132	70	.....	202	243
" " .....L-Z	2	R	87	82	.....	169	210
" "	3	R	38	81	1	120	159
Elizabethtown.....A-K	1	R	73	78	1	152	193
" .....L-Z	1	R	47	79	.....	126	163
"	2	R	99	70	.....	169	244
"	3	R	101	58	.....	159	194
"	4	R	96	79	.....	175	210
"	5	R	98	94	.....	192	227
"	6	R	46	39	.....	85	132
"	7	R	41	83	.....	124	158
"	8	R	40	95	.....	135	177
" .....A-L	9	R	45	63	.....	108	148
" .....M-Z	9	R	42	73	.....	115	157
"	10	R	9	68	.....	77	88
"	11	R	60	81	.....	141	158

LEEDS—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	William Henry Comstock	Hugh Alexander Stewart	Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Front of Escott	1	R	104	70	.....	174	213
"	2	R	96	65	1	162	181
"	3	R	46	74	.....	120	151
Elmsley South (Sud)	1	R	53	83	.....	136	231
"	2	R	28	67	.....	95	143
Gananoque	1	R	77	139	.....	216	267
" A-H	2	R	86	104	1	191	232
" I-Z	2	R	90	105	.....	195	224
" A-J	3	R	81	70	.....	151	225
" K-Z	3	R	80	67	.....	147	201
" A-L	4	R	74	95	.....	169	244
" M-Z	4	R	79	123	.....	202	260
" A-K	5	R	62	76	1	139	192
" L-Z	5	R	68	85	.....	153	188
"	6	R	93	163	.....	256	312
Gananoque Advance (Provisoire)	.....	R	1	0	.....	1	
Kitley	1	R	43	183	1	227	268
"	2	R	89	81	.....	170	196
"	3	R	79	117	.....	196	229
"	4	R	22	120	.....	142	171
"	5	R	35	72	1	108	154
Leeds and Lansdowne, Front	1	R	75	59	.....	134	222
" " ...	2	R	53	52	.....	105	138
" " A-G	3	R	73	53	.....	126	180
" " H-Z	3	R	58	49	.....	107	158
" " ...	4	R	65	50	1	116	169
" " ...	5	R	62	89	.....	151	202
" " A-L	6	R	42	133	.....	175	216
" " M-Z	6	R	64	106	.....	170	209
" " ...	7	R	52	84	.....	136	216
Leeds and Lansdowne, Rear	1	R	102	136	3	241	301
" " ...	2	R	21	80	.....	101	179
" " A-Mc	3	R	22	73	.....	95	164
" " M-Z	3	R	23	76	2	101	176
" " ...	4	R	47	118	.....	165	213
" " ...	5	R	43	72	1	116	142
Newboro	1	R	43	128	2	173	229
Westport A-L	1	R	90	81	.....	171	216
" M-Z	1	R	114	65	.....	179	213
Yonge, Front A-H	1	R	99	67	.....	166	198
" I-Z	1	R	114	46	1	161	183
"	2	R	99	81	.....	180	227
"	3	R	88	71	.....	159	200
Yonge and Escott, Rear	1	R	50	109	.....	159	199
" "	2	R	67	75	1	143	195
" "	3	R	60	79	.....	139	163
Totals—Totaux	107	.....	7,148	9,092	33	16,273	21,338

Majority for / Majorité pour — Hugh Alexander Stewart, 1,944.

LINCOLN Population—1921, 48,625

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Hon. James Dew Chaplin	Terence Myles McCarron	Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
NIAGARA TOWN (VILLE)							
East Ward (Quartier Est)	1	R	85	64	.....	149	239
Centre Ward (Quartier Centre)	2	R	117	71	.....	188	307
West Ward (Quartier Ouest)	3	R	120	95	2	217	284
Niagara Township	4A	R	75	42	.....	117	215
"	4B	R	70	44	.....	114	197
"	5A	R	102	52	1	155	225
"	5B	R	76	38	.....	114	173
"	6A	R	69	19	1	89	189
"	6B	R	56	25	.....	81	135
"	7	R	107	27	1	135	236
Grantham	8A	R	73	57	2	132	218
"	8B	R	83	47	.....	130	235
"	9	R	85	41	.....	126	192
"	10A	R	63	42	.....	105	183
"	10B	R	41	31	.....	72	154
"	11A	R	72	36	.....	108	175
"	11B	R	57	38	.....	95	193
"	12	R	118	14	.....	132	217
"	13A	R	87	35	1	123	182
"	13B	R	68	35	3	106	205
"	14A	R	131	33	.....	164	246
"	14B	R	144	27	.....	171	230
Merritton	15A	R	93	52	.....	145	184
"	15B	R	80	56	2	138	198
"	16A	R	136	22	.....	158	224
"	16B	R	138	34	.....	172	214
"	17A	R	218	38	1	257	349
"	17B	R	154	45	1	200	271
Port Dalhousie	18A	R	127	68	.....	195	301
"	18B	R	119	58	.....	177	287
"	19A	R	94	83	.....	177	287
"	19B	R	70	79	.....	149	213
ST. CATHARINES CITY (CITE)							
St. Andrew's Ward (Quartier)	20A	U	101	38	.....	139	257
" "	20B	U	69	55	3	127	216
" "	21A	U	103	36	.....	139	237
" "	21B	U	71	45	.....	116	212
" "	22A	U	80	26	.....	106	203
" "	22B	U	56	30	2	88	193
" "	23A	U	40	35	.....	75	164
" "	23B	U	57	21	.....	78	158
" "	24A	U	68	34	2	104	214
" "	24B	U	69	33	.....	102	183
" "	25A	U	89	48	1	138	243
" "	25B	U	99	48	.....	147	266
" "	26A	U	129	24	.....	153	244
" "	26B	U	103	48	.....	151	260
St. Georges Ward (Quartier)	27A	U	85	29	.....	114	230
" "	27B	U	68	38	.....	106	196
" "	28A	U	96	52	1	149	259
" "	28B	U	90	66	1	157	264
" "	29A	U	99	52	.....	151	242
" "	29B	U	89	59	.....	148	238
" "	30A	U	91	62	.....	153	250
" "	30B	U	70	34	.....	104	199
" "	31A	U	112	57	.....	169	265
" "	31B	U	93	43	.....	136	248
" "	32A	U	115	31	1	147	232
" "	32B	U	82	35	.....	117	169
" "	33A	U	113	23	.....	136	232

LINCOLN—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Hon. James Dew Chaplin	Terence Myles McCarron			
ST. CATHARINES CITY (CITÉ)							
St. Georges Ward (Quartier(...	33B	U	88	33	.....	121	210
" " ..	34A	U	92	22	.....	114	206
" " ..	34B	U	79	19	.....	98	201
St. Patrick's Ward (Quartier)..	35A	U	105	39	.....	144	235
" " ..	35B	U	96	40	.....	136	236
" " ..	36A	U	149	36	.....	185	287
" " ..	36B	U	127	29	1	157	222
" " ..	37A	U	118	42	.....	160	255
" " ..	37B	U	110	34	1	145	230
" " ..	38A	U	86	29	.....	115	184
" " ..	38B	U	115	19	1	135	236
" " ..	38C	U	77	21	.....	98	199
" " ..	39A	U	109	26	.....	135	265
" " ..	39B	U	69	38	.....	107	203
" " ..	40A	U	110	34	1	145	235
" " ..	40B	U	87	39	.....	126	205
" " ..	41A	U	87	42	.....	129	223
" " ..	41B	U	82	34	1	117	211
" " ..	42A	U	65	18	.....	83	194
" " ..	42B	U	91	17	.....	108	188
" " ..	43A	U	98	49	.....	147	268
" " ..	43B	U	70	22	.....	92	165
" " ..	44A	U	108	23	.....	131	234
" " ..	44B	U	124	32	.....	156	232
" " ..	45A	U	118	32	1	151	262
" " ..	45B	U	104	29	.....	133	283
" " ..	46A	U	91	28	.....	119	214
" " ..	46B	U	83	22	.....	105	180
" " ..	47A	U	82	32	1	115	238
" " ..	47B	U	81	31	.....	112	221
" " ..	48A	U	82	24	.....	106	227
" " ..	48B	U	88	24	.....	112	212
Louth.....	49A	R	33	29	.....	62	170
"	49B	R	29	40	.....	69	161
"	50A	R	75	26	.....	101	176
"	50B	R	69	31	.....	100	165
"	51A	R	82	37	1	120	243
"	51B	R	97	35	.....	132	195
"	52	R	86	33	.....	119	227
"	53A	R	52	35	.....	87	214
"	53B	R	42	40	.....	82	169
Clinton.....	54A	R	96	15	.....	111	258
"	54B	R	105	32	.....	137	288
"	55A	R	23	44	1	68	151
"	55B	R	28	50	.....	78	307
"	56	R	39	43	.....	82	208
"	57A	R	99	29	.....	128	290
"	57B	R	122	27	2	151	290
Beamville.....	58A	R	75	41	.....	116	199
"	58B	R	83	32	1	116	201
"	59A	R	88	25	.....	113	200
"	59B	R	74	26	.....	100	160
North Grimsby, Township....	60A	R	116	39	.....	155	256
" "	60B	R	79	22	.....	101	211
" "	61	R	126	18	.....	144	298
" "	62	R	52	12	.....	64	136
" "	63	R	32	29	.....	61	131
" "	64	R	44	29	.....	73	187
Grimsby Town (Ville).....	65A	R	54	14	.....	68	181
" "	65B	R	51	18	.....	69	159
" "	66A	R	90	31	.....	121	242
" "	66B	R	55	26	2	83	208
" "	67A	R	101	46	1	148	296
" "	67B	R	99	40	1	140	281

LINCOLN—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Hon. James Dew Chaplin	Terence Myles McCarron			
South Grimsby, Township	68A	R	54	107	.....	161	252
" "	68B	R	68	98	.....	166	237
" "	69	R	36	85	.....	121	227
" "	70	R	34	60	.....	94	215
Gainsborough	71	R	90	77	.....	167	260
"	72	R	26	117	.....	143	200
"	73	R	21	40	.....	61	157
"	74	R	47	68	1	116	192
"	75	R	26	53	.....	79	132
"	76	R	18	56	.....	74	128
"	77	R	26	60	.....	86	161
Caistor	78	R	35	46	.....	81	149
"	79	R	23	64	2	89	183
"	80	R	60	21	.....	81	176
"	81	R	59	48	.....	107	160
"	82	R	20	52	.....	72	85
Totals—Totaux	139	.....	11,475	5,555	45	17,075	30,165

Majority for / Majorité pour } **Honourable James Dew Chaplin, 5,920.**

LONDON. Population—1921, 53,838

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	William John Stevenson	John Franklin White	Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
London, City (Cité), Advance (Provisoire)		U	168	119		287	
London, City (Cité)	1	U	41	52	2	95	165
" "	2-3-4	U	87	75		162	282
" "	5-6	U	59	47		106	216
" "	7	U	95	64		159	234
" "	8	U	148	63		211	278
" " A-L	9	U	30	55		85	321
" " M-Z	9	U	42	51		93	
" "	10	U	80	68	3	151	257
" "	11	U	77	69		146	214
" "	12	U	98	63	1	162	219
" "	13	U	108	84	2	194	277
" " A-L	14	U	36	79		115	398
" " M-Z	14	U	49	53		102	
" "	15	U	96	104	2	202	284
" "	16	U	92	100		192	250
" " A-L	17	U	58	74		132	395
" " M-Z	17	U	56	86		142	
" "	18	U	78	105	1	184	274
" "	19	U	97	117	1	215	284
" "	20	U	89	118		207	273
" "	21	U	122	92		214	305
" "	22	U	107	78	1	186	277
" " A-L	23	U	64	69	1	134	320
" " M-Z	23	U	50	62	1	113	
" "	24	U	97	82		179	303
" "	25	U	87	103		190	314
" "	26	U	69	97		166	292
" "	27	U	83	99		182	294
" "	28	U	90	72		162	228
" "	29	U	111	100	1	212	317
" "	30	U	75	93		168	240
" "	31	U	85	108		193	301
" " A-L	32	U	62	89		151	399
" " M-Z	32	U	53	71	1	125	
" "	33	U	81	115		196	274
" "	34	U	89	116		205	257
" " A-L	35	U	56	79		135	347
" " M-Z	35	U	53	52		105	
" " A-L	36	U	40	60		100	336
" " M-Z	36	U	61	61		122	
" "	37	U	56	53		109	180
" "	38	U	58	21	1	80	168
" "	39	U	64	41	1	106	178
" "	40	U	68	56		124	185
" " A-L	41	U	53	38		91	372
" " M-Z	41	U	60	45	1	106	
" " A-L	42	U	58	45		103	426
" " M-Z	42	U	63	73	1	137	
" "	43	U	106	71	2	179	278
" " A-L	44	U	56	56		112	344
" " M-Z	44	U	66	47		113	
" "	45	U	99	91		190	309
" "	46	U	93	87		180	264
" " A-L	47	U	73	43		116	342
" " M-Z	47	U	53	65	1	119	
" "	48	U	91	122		213	303
" " A-L	49	U	75	59	2	136	335
" " M-Z	49	U	78	48	3	129	
" " A-L	50	U	52	82		134	380
" " M-Z	50	U	49	56		105	
" "	51	U	53	52		105	167
" "	52	U	65	107	1	173	287
" "	53	U	79	118		197	298

LONDON—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	William John Stevenson	John Franklin White	Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
London, City (Cité)	54	U	82	94		176	311
" "	55	U	79	109		188	293
" "	56	U	71	106		177	269
" "	57	U	71	105	2	178	280
" " A-L	58	U	56	65		121	323
" " M-Z	58	U	41	40		81	
" " A-L	59	U	41	71		112	328
" " M-Z	59	U	39	49		88	
" " A-L	60	U	50	66		116	365
" " M-Z	60	U	30	49		79	
" " A-L	61	U	56	63		119	366
" " M-Z	61	U	62	41		103	
" " A-L	62	U	64	63	1	128	356
" " M-Z	62	U	41	58		99	
" "	63	U	116	75	2	193	314
" "	64	U	72	86		158	256
" " A-L	65	U	69	57	8	134	371
" " M-Z	65	U	67	49		116	
" "	66	U	101	78		179	253
" "	67	U	73	82		155	244
" "	68	U	108	90		198	281
" "	72	U	91	90	1	182	280
" "	73	U	69	90		159	262
" " A-L	74	U	51	59		110	324
" " M-Z	74	U	67	43		110	
" "	75	U	75	79	1	155	267
" "	76	U	85	109	1	195	279
" " A-L	77	U	61	63	2	126	336
" " M-Z	77	U	45	54	2	101	
" "	78	U	102	106	2	210	298
" "	79	U	78	105		183	272
" "	80	U	84	93		177	301
" "	81	U	101	93		194	304
" "	82	U	84	101	1	186	273
" "	83	U	89	91	2	182	276
" "	84	U	96	119		215	307
" " A-L	85	U	50	50		100	324
" " M-Z	85	U	44	38		82	
" "	86	U	85	79	1	165	266
" "	87	U	75	91	3	169	209
" "	88	U	121	81		202	286
" "	89	U	97	101		198	290
" "	90	U	81	137	1	219	304
" "	91	U	77	108	5	190	305
" "	99	U	44	62		106	184
" " A-L	100	U	66	51	1	118	380
" " M-Z	100	U	68	50		118	
" " A-L	101	U	56	68		124	450
" " M-Z	101	U	45	38	1	84	
" " A-L	102	U	50	41	1	92	365
" " M-Z	102	U	59	63	1	123	
" "	103	U	88	69	1	158	246
" "	104	U	91	99	1	191	309
" " A-L	105	U	64	80		144	407
" " M-Z	105	U	65	62		127	
" "	106	U	104	73		177	266
" "	107	U	90	93		183	305
" "	108	U	77	79		156	242
" " A-L	109	U	54	64	1	119	342
" " M-Z	109	U	51	34	1	86	
" " A-L	110	U	50	67		117	363
" " M-Z	110	U	55	67		122	
" "	111	U	102	108		210	317
" " A-L	112	U	34	81		115	344
" " M-Z	112	U	50	54		104	

LONDON—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin		Ballots cast for — Bulletins déposés pour					
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	William John Stevenson	John Franklin White	Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
London, City (Cité).....A-L	113	U	42	75	1	118	363
" " .....M-Z	113	U	36	62	6	104	
" "	114	U	68	77	.....	145	226
" " .....A-L	115	U	64	50	.....	114	327
" " .....M-Z	115	U	55	50	1	106	
" "	116	U	85	102	.....	187	315
" "	117	U	96	103	1	200	316
" "	118	U	92	111	.....	203	308
" "	119	U	74	117	.....	191	305
" " .....A-L	120	U	69	64	.....	133	354
" " .....M-Z	120	U	46	40	.....	86	
" "	121	U	85	113	.....	198	273
" "	122	U	106	90	.....	196	304
" "	123	U	74	104	.....	178	295
" "	124	U	68	127	.....	195	293
" " .....A-L	125	U	44	67	.....	111	408
" " .....M-Z	125	U	56	66	.....	122	
" " .....A-L	126	U	55	56	2	113	320
" " .....M-Z	126	U	60	49	.....	109	
" " .....A-L	127	U	43	72	.....	115	325
" " .....M-Z	127	U	59	59	.....	118	
" "	128	U	91	104	.....	195	317
" "	129	U	82	123	.....	205	303
" " .....A-L	130	U	55	70	.....	125	331
" " .....M-Z	130	U	53	59	.....	112	
" " .....A-L	131	U	61	78	.....	139	361
" " .....M-Z	131	U	33	79	1	113	
" "	132	U	80	94	.....	174	258
" "	133	U	67	128	.....	195	279
" " .....A-L	134	U	63	76	.....	139	326
" " .....M-Z	134	U	44	41	1	86	
" "	135	U	51	44	.....	95	156
Totals—Totaux.....	161	.....	11,404	12,249	86	23,739	36,197

Majority for / Majorité pour — John Franklin White, 845.

MIDDLESEX EAST (EST) Population—1921, 27,994

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	John Willard Freeborn	Adam King Hodgins	Cecil Clarkson Ross			
Biddulph	1	R	39	93	25		157	197
"	2	R	57	55	26		138	193
"	3	R	36	40	8		84	181
"	4	R	32	35	71	1	139	200
"	5A	R	37	84	19		140	195
"	5B	R	43	72	19		134	169
Dorchester	1	R	49	18	9		76	131
"	2	R	39	36	7		82	104
"	3A	R	43	61	15		119	153
"	3B	R	60	46	14		120	158
"	4	R	35	49	9		93	174
"	5	R	49	60	24		133	253
"	6	R	65	34	43		142	204
"	7	R	69	66	22		157	236
"	8	R	76	86	3		165	212
"	9	R	69	51	27		147	219
London (Annex)	69	U	9	70	28	1	108	206
" "	70	U	14	73	38		125	224
" "	71A	U	19	69	25		113	191
" "	71B	U	10	70	16		96	185
" "	136A	U	2	106	29	1	138	246
" "	136B	U	10	97	27		134	265
" "	137A	U	7	88	41		136	284
" "	137B	U	8	81	49		138	270
" "	92A	U	5	104	28	1	138	203
" "	92B	U	11	86	39		136	197
" "	93	U	23	114	31	5	173	292
" "	94A	U	5	65	15		85	165
" "	94B	U	1	68	18	1	88	192
" "	95A	U	2	45	28		75	148
" "	95B	U	1	59	19		79	167
" "	96	U	2	113	42	1	158	281
" "	97A	U	7	79	27		113	209
" "	97B	U	4	52	31		87	166
" "	98A	U	5	77	32		114	220
" "	98B	U	6	81	31		118	219
" Advance (Provisoire)	1	U	0	2	1		3	
London Township	1	R	19	74	26	1	120	187
" "	1A	R	4	63	17		84	127
" "	1B	R	2	41	21	1	65	100
" "	2	R	36	63	104		203	288
" "	3	R	54	39	24		117	178
" "	4A	R	84	38	33		155	187
" "	4B	R	72	33	34		139	159
" "	5	R	50	84	51		185	231
" "	6	R	44	80	10		134	198
" "	7A	R	21	63	18	1	103	213
" "	7B	R	7	64	15		86	161
" "	8	R	24	47	18		89	171
" "	9	R	37	78	4		119	182
" "	10	R	79	96	5		180	240
" "	11	R	55	60	21		136	176
" "	12	R	47	55	3		105	155
" "	13	R	67	76	25		168	250
" "	14	R	108	42	16		166	260
" "	15	R	23	98	54		175	326
" "	16	R	17	35	30		82	139
" "	17A	R	9	86	42		137	214
" "	17B	R	7	75	36		118	200
" "	18	R	7	69	23	3	102	206
Lucan	1	R	20	137	16		173	265
"	2	R	9	113	31		153	270
Nissouri West (Ouest)	1	R	27	52	15		94	186
" "	2A	R	15	83	24		122	183
" "	2B	R	21	48	21		90	147

MIDDLESEX EAST (EST)—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	John Willard Freeborn	Adam King Hodgins	Cecil Clarkson Ross			
Nissouri West (Ouest)	3	R	59	96	11	.....	166	197
" "	4	R	44	30	7	.....	81	120
" "	5	R	49	13	4	.....	66	104
" "	6	R	43	33	39	.....	115	165
" "	7	R	52	26	25	.....	103	169
" "	8	R	73	17	18	.....	108	172
Westminster	1	R	56	68	63	.....	187	253
"	2	R	126	38	47	1	212	305
"	3	R	33	40	33	.....	106	176
"	4	R	53	55	35	.....	143	208
"	5	R	47	30	24	.....	101	169
"	6A	R	15	77	55	.....	147	203
"	6B	R	15	89	49	5	158	220
"	7A	R	62	59	30	.....	151	226
"	7B	R	68	66	25	1	160	220
"	8	R	82	50	16	.....	148	251
"	9	R	37	58	51	.....	146	251
"	10A	R	5	109	43	.....	157	243
"	10B	R	12	113	39	.....	164	234
"	11A	R	31	50	120	1	202	332
"	11B	R	9	93	38	.....	140	181
"	11C	R	7	66	33	.....	106	162
"	12	R	5	48	28	.....	81	109
Totals—Totaux	88	.....	2,897	5,701	2,506	25	11,129	17,578

Majority for / Majorité pour **Adam King Hodgins** over (sur) **John Willard Freeborn, 2,804.** / **Cecil Clarkson Ross, 3,195.**

MIDDLESEX WEST (OUEST) Population—1921, 25,033

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Alfred Edwin Aldred	Hon. John Campbell Elliott			
Adelaide	1	R	27	101		128	173
"	2	R	26	14		40	78
"	3	R	84	74		158	203
"	4	R	46	129		175	240
"	5	R	24	36		60	201
"	6	R	43	29	1	73	81
"	7	R	18	34		52	88
Ailsa Craig	1A	R	61	67		128	346
"	1B	R	41	110		151	
Caradoc	1A	R	55	71		126	311
"	1B	R	49	70		119	
"	2	R	44	107		151	238
"	3A	R	51	112		163	450
"	3B	R	40	96		136	
"	4	R	33	143		176	280
"	5	R	26	84		110	196
"	6	R	36	76		112	232
"	7	R	37	125		162	245
"	8	R	4	21		25	78
Delaware	1	R	44	109		153	196
"	2	R	107	103	1	211	261
"	3	R	46	56		102	159
"	4	R	39	49		88	125
Ekfrid	1	R	16	62		78	125
"	2	R	33	78		111	145
"	3	R	72	106		178	239
"	4	R	14	95		109	151
"	5	R	14	53		67	146
"	6	R	105	103		208	279
"	7	R	30	83		113	139
Glencoe	1	R	127	101	2	230	264
"	2	R	115	106		221	264
Lobo	1	R	65	105		170	244
	2A	R	66	53		119	359
"	2B	R	60	91	1	152	
"	3	R	45	154		199	270
"	4	R	25	151	1	177	280
"	5	R	39	117	1	157	239
Metcalfe	1	R	26	30		56	80
"	2	R	28	30		58	82
"	3	R	20	33		53	87
"	4	R	31	56		87	100
"	5	R	22	34		56	92
"	6	R	25	22		47	82
"	7	R	39	21	2	62	80
"	8	R	26	22	1	49	70
McGillivray	1	R	61	51		112	169
"	2	R	60	78		138	204
"	3	R	79	53	1	133	207
"	4	R	30	69		99	144
"	5	R	57	80		137	225
"	6	R	38	88		126	176
"	7	R	67	61		128	198
Mosa	1	R	22	33	1	56	72
"	2	R	45	45		90	121
"	3	R	16	66		82	105
"	4	R	57	53		110	162
"	5	R	92	72		164	214
"	6	R	25	19		44	80
"	7	R	39	45	1	85	128
"	8	R	20	54		74	112
Newbury	1	R	48	75		123	166
Parkhill	1	R	71	79		150	214
"	2	R	78	73		151	194
"	3	R	109	116		225	276

MIDDLESEX WEST (OUEST)—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Alfred Edwin Aldred	Hon. John Campbell Elliott			
Strathroy	1A	R	60	75	.....	135	367
"	1B	R	62	83	1	146	
"	2	R	61	104	.....	165	191
"	3A	R	61	76	.....	137	340
"	3B	R	81	64	.....	145	
"	4A	R	64	62	.....	126	321
"	4B	R	58	61	.....	119	
"	5A	R	48	85	.....	133	318
"	5B	R	51	76	.....	127	
"	6A	R	78	54	.....	132	318
"	6B	R	60	66	.....	126	
East Williams	1	R	44	97	.....	141	211
"	2	R	29	96	.....	125	204
"	3	R	56	106	.....	162	252
West Williams	1	R	29	28	.....	57	76
"	2	R	34	69	.....	103	155
"	3	R	53	95	.....	148	201
"	4	R	78	93	.....	171	219
Wardsville	1	R	41	65	.....	106	142
Totals—Totaux	84	.....	4,086	6,187	14	10,287	14,490

Majority for / Majorité pour — Honourable John Campbell Elliott, 2,101.

MUSKOKA-ONTARIO Population—1921, 34,859

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	John Benjamin Johnston	Peter McGibbon			
Bala	1	R	24	152	.....	176	240
Beaverton	2	R	54	102	.....	156	187
"	3	R	60	107	.....	167	210
"	4	R	59	119	.....	178	243
Bracebridge	5	R	12	82	2	96	130
"	6	R	21	97	.....	118	143
"	7	R	56	137	.....	193	235
"	8	R	52	96	1	149	181
"	9	R	44	129	.....	173	240
"	10	R	30	83	.....	113	159
"	11	R	18	119	.....	137	188
"	12	R	12	93	.....	105	151
Brock	13	R	56	73	.....	129	190
"	14	R	52	158	.....	210	231
"	15	R	28	166	.....	194	248
"	16	R	68	118	.....	186	232
"	17	R	103	84	2	189	254
"	18	R	73	28	.....	101	134
"	19	R	37	99	.....	136	176
"	20	R	22	63	.....	85	122
"	21	R	60	25	.....	85	110
"	22	R	46	51	.....	97	158
Brunel	23	R	22	64	.....	86	127
"	24	R	30	71	.....	101	179
Cannington	25	R	43	85	2	130	162
"	25A	R	57	94	.....	151	172
"	26	R	96	129	.....	225	274
Cardwell	27	R	36	53	.....	89	116
"	28	R	9	11	1	21	29
Chaffey	29	R	22	87	.....	109	205
"	30	R	32	90	.....	122	234
"	31	R	15	40	.....	55	106
Draper	32	R	6	32	.....	38	66
"	33	R	19	30	.....	49	81
"	33A	R	19	8	.....	27	44
"	34	R	36	54	.....	90	127
Freeman	35	R	55	159	1	215	345
"	36	R	1	3	.....	4	14
Gravenhurst	37	R	73	131	1	205	309
"	38	R	52	136	1	189	249
"	39	R	35	102	1	138	203
"	40	R	21	116	.....	137	184
"	41	R	6	32	.....	38	49
"	42	R	8	57	.....	65	96
Huntsville	43	R	58	96	1	155	293
"	44	R	75	90	.....	165	297
"	45	R	44	112	.....	156	315
"	46	R	48	101	.....	149	270
"	47	R	50	89	.....	139	275
"	48	R	34	120	3	157	295
Macaulay	49	R	17	39	2	58	88
"	50	R	37	29	.....	66	91
"	50A	R	33	62	.....	95	122
Mara	51	R	113	49	.....	162	192
"	52	R	166	51	.....	217	257
"	53	R	106	34	.....	140	197
"	54	R	64	22	2	88	122
"	55	R	53	57	2	112	144
"	56	R	133	47	1	181	205
"	57	R	76	52	.....	128	171
"	58	R	42	37	1	80	96
"	59	R	20	54	.....	74	83
McLean	60	R	53	116	.....	169	249
Medora and Wood	61	R	18	50	.....	68	121
"	62	R	17	38	.....	55	64

MUSKOKA-ONTARIO—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	John Benjamin Johnston	Peter McGibbon	Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Medora and Wood	63	R	43	19	.....	62	114
"	64	R	15	34	.....	49	65
"	65	R	5	24	.....	29	60
Wood	66	R	19	24	.....	43	76
"	67	R	10	33	.....	43	87
"	68	R	1	30	.....	31	59
Monck	69	R	36	41	.....	77	107
"	70	R	25	15	.....	40	57
"	71	R	30	78	.....	108	172
"	72	R	49	117	.....	166	208
"	73	R	15	31	.....	46	71
Morrison	74	R	24	111	.....	135	192
"	75	R	26	94	.....	120	193
Muskoka	76	R	14	28	.....	42	85
"	77	R	10	39	.....	49	72
"	78	R	38	83	.....	121	151
"	79	R	9	73	.....	82	113
"	80	R	33	44	.....	77	124
Oakley	81	R	4	29	.....	33	52
"	82	R	9	38	.....	47	65
Port Carling	83	R	20	93	.....	113	149
"	84	R	22	68	.....	90	118
Ridout	85	R	13	38	.....	51	70
"	86	R	7	25	.....	32	53
Ryde	87	R	10	60	.....	70	103
"	88	R	13	45	.....	58	92
Rama	89	R	39	19	.....	58	103
"	90	R	50	29	.....	79	118
"	91	R	51	14	.....	65	83
"	92	R	30	48	.....	78	89
"	93	R	14	17	.....	31	48
"	94	R	71	93	.....	164	183
Stephenson	95	R	44	33	1	78	116
"	96	R	32	61	.....	93	138
"	97	R	59	54	.....	113	164
"	98	R	58	61	.....	119	155
Stisted	99	R	18	35	1	54	90
"	100	R	9	26	1	36	99
"	101	R	12	27	.....	39	74
Scott	102	R	115	50	.....	165	200
"	103	R	43	71	.....	114	148
"	104	R	38	65	.....	103	122
"	105	R	75	55	.....	130	171
"	106	R	67	51	.....	118	178
"	107	R	82	73	.....	155	185
"	108	R	78	31	.....	109	135
Thorah	109	R	42	28	1	71	82
"	110	R	46	43	.....	89	125
"	111	R	43	68	1	112	144
"	112	R	24	43	.....	67	105
"	113	R	3	25	.....	28	37
"	114	R	62	96	.....	158	213
Uxbridge Township	115	R	53	47	1	101	162
" "	116	R	37	45	.....	82	140
" "	117	R	63	67	1	131	196
" "	118	R	85	84	1	170	227
" "	119	R	26	19	.....	45	77
" "	120	R	57	56	.....	113	161
" "	121	R	118	97	.....	215	269
" "	122	R	32	62	1	95	137
Uxbridge Town (Ville)	123	R	45	77	.....	122	159
" "	124	R	60	71	.....	131	163
" "	125	R	80	143	3	226	278
" "	126	R	66	86	.....	152	187
" "	127	R	69	74	.....	143	185

MUSKOKA-ONTARIO—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	John Benjamin Johnston	Peter McGibbon			
Watt	128	R	46	71	.....	117	158
"	129	R	37	27	.....	64	94
"	130	R	8	38	.....	46	83
"	131	R	18	12	.....	30	51
Windermere	132	R	24	24	.....	48	60
Baxter	133	R	70	27	.....	97	130
"	134	R	21	23	.....	44	129
Franklin	135	R	21	61	.....	82	118
"	136	R	6	70	.....	76	139
"	137	R	21	61	.....	82	118
Gibson	138	R	2	18	.....	20	100
"	138A	R	0	6	.....	6	27
Sinclair	139	R	16	17	.....	33	58
MacTier Advance (Provisoire)	140	R	34	16	.....	50	
Totals—Totaux	144	.....	5,757	9,039	36	14,832	21,099

Majority for / Majorité pour **Peter McGibbon, 3,282.**

NIPISSING Population—1921, 49,965

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin		Ballots cast for — Bulletins déposés pour					
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Joseph Alfred Laberge	Edmond Anthony Lapierre	Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Advance (Provisoire)—							
North Bay	1	U	123	80	.....	203	.....
Sudbury	2	U	34	24	.....	58	.....
Mattawa	3	R	1	2	.....	3	.....
North Bay City (Cité)	1A	U	83	57	.....	140	229
" "	1B	U	93	100	2	195	280
" "	2A	U	96	83	1	180	271
" "	2B	U	117	81	1	199	298
" "	3A	U	67	78	2	147	240
" "	3B	U	56	70	2	128	202
" "	3C	U	89	83	.....	172	363
" "	4A	U	108	73	1	182	325
" "	4B	U	87	77	.....	164	265
" "	5A	U	83	74	4	161	256
" "	5B	U	58	68	.....	126	239
" "	6A	U	69	95	.....	164	277
" "	6B	U	75	70	.....	145	233
" "	6C	U	62	79	.....	141	210
" "	7A	U	109	82	3	194	289
" "	7B	U	135	70	.....	205	291
" "	8A	U	98	51	.....	149	224
" "	8B	U	82	50	.....	132	195
" "	8C	U	83	51	.....	134	200
" "	9A	U	79	78	2	159	240
" "	9B	U	74	45	1	120	196
" "	9C	U	76	56	.....	132	220
" "	10A	U	103	67	1	171	262
" "	10B	U	120	73	.....	193	262
" "	10C	U	103	59	1	163	242
" "	11A	U	67	72	1	140	202
" "	11B	U	97	79	.....	176	248
" "	11C	U	101	67	1	169	256
" "	12A	U	90	87	2	179	252
" "	12B	U	87	75	3	165	261
" "	13A	U	109	56	.....	165	232
" "	13B	U	79	88	2	169	266
Sudbury Town (Ville)—							
McCormick Ward (Quartier)	14	U	97	86	.....	183	289
" "	15	U	72	81	3	156	249
" "	16	U	125	57	1	183	276
" "	17	U	90	83	1	174	276
" "	18	U	82	86	1	169	241
" "	19	U	87	81	.....	168	261
" "	20	U	96	30	1	127	191
Ryan Ward (Quartier)	21	U	93	45	1	139	245
" "	22	U	86	75	.....	161	302
" "	23	U	78	88	.....	166	277
" "	24	U	55	75	.....	130	202
" "	24A	U	81	44	1	126	208
" "	25	U	62	80	4	146	239
" "	26	U	68	62	2	132	238
" "	27	U	59	53	2	114	189
Fournier Ward (Quartier)	28	U	3	148	5	156	280
" "	29	U	23	126	.....	149	226
" "	30	U	33	131	4	168	261
" "	31	U	21	136	.....	157	265
" "	32	U	41	110	2	153	260
" "	33	U	27	148	.....	175	220
" "	34	U	32	168	.....	200	270
Copper Cliff	35	R	85	53	.....	138	164
"	36	R	86	55	.....	141	161
"	37	R	98	93	1	192	226
"	38	R	92	61	.....	153	172
"	39	R	82	69	4	155	171

NIPISSING—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Joseph Alfred Laberge	Edmond Anthony Lapierre			
Sturgeon Falls—							
Michaud Ward (Quartier)....	40	R	35	198	.....	233	312
" "	41	R	35	180	3	218	332
" "	42	R	23	115	.....	138	183
Holditch Ward (Quartier)....	43	R	101	86	1	188	255
" "	44	R	103	127	1	231	293
" "	45	R	66	65	1	132	195
" "	46	R	60	86	.....	146	179
Cockburn Ward (Quartier)....	47	R	92	131	.....	223	328
" "	48	R	68	116	.....	184	248
Cache Bay Town (Ville).....	49	R	96	183	9	288	336
" "	50	R	109	150	1	260	305
Mattawa Town (Ville)—							
Rankin Ward (Quartier).....	51	R	34	134	.....	168	303
Timmins Ward (Quartier)....	52	R	28	116	.....	144	209
" "	53	R	37	89	.....	126	186
Taggart Ward (Quartier).....	54	R	61	113	.....	174	265
Bonfield Town (Ville).....	55	R	24	119	.....	143	189
Widdifield Township S-D 1.....	56	R	106	38	.....	144	231
" " 2....	57	R	30	97	.....	127	148
" " 3....	58	R	58	21	.....	79	117
" " 4....	59	R	38	17	.....	55	73
Mulock & Merrick Township...	60	R	20	37	.....	57	87
Widdifield Township.....	61	R	35	13	.....	48	83
Phelps.....	62	R	59	11	.....	70	122
West Ferris Township S-D 1....	63	R	28	21	.....	49	74
" (Govt. Road Camp.).....	64	R	37	9	2	48	66
" S-D 2....	65	R	103	38	.....	141	181
East Ferris Township S-D 1....	66	R	48	189	1	238	289
" " 2....	67	R	31	70	.....	101	129
" " 3....	68	R	30	53	.....	83	97
Bonfield Township S-D 1.....	69	R	43	125	.....	168	245
" " 2.....	70	R	74	54	.....	128	181
" " 3.....	71	R	32	60	.....	92	116
Chisholm Township S-D 1.....	72	R	110	74	1	185	256
" " 2.....	73	R	33	94	.....	127	164
" " 3.....	74	R	34	85	.....	119	140
Foss Mill Township.....	75	R	31	21	.....	52	70
Calvin "	76	R	132	75	.....	207	258
Lauder "	77	R	9	1	.....	10	13
Mattawan Township.....	78	R	38	50	.....	88	114
Papineau Township.....	79	R	62	64	1	127	179
" "	80	R	22	41	.....	63	120
Boulter "	81	R	2	11	.....	13	20
" "	82	R	14	6	.....	20	36
Pentland "	83	R	12	24	.....	36	55
Boyd and Lister Townships....	84	R	10	17	.....	27	47
McCraney and Part Hunter Township.....	85	R	19	4	.....	23	47
Part of Hunter and Peck Twps.	86	R	29	2	.....	31	57
Canisby and Sproule Townships	87	R	15	5	.....	20	25
Springer Township S-D 1.....	88	R	60	155	9	224	280
" " 1.....	89	R	60	94	1	155	199
" " 2.....	90	R	29	146	2	177	194
Grant and N. Half Pedlay Twp.	91	R	15	99	.....	114	164
Field and Part Badgerow Twp.	92	R	20	200	3	223	251
" " ..	93	R	22	117	.....	139	170
Part Gibbons and Badgerow Township.....	94	R	38	72	1	111	139
N. Part Hugel and Part Crerar and Gibbons Townships.....	95	R	46	113	.....	159	201
Part Caldwell Township.....	96	R	6	173	.....	179	210
" "	97	R	9	131	.....	140	182
" "	98	R	12	155	.....	167	202
" "	99	R	18	32	.....	50	68

NIPISSING—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Joseph Alfred Laberge	Edmond Anthony Lapierre			
Part Kirkpatrick, McPherson and Caldwell Townships	100	R	33	86	2	121	166
Part McPherson and Loudon Townships	101	R	56	55	.....	111	132
Part Badgerow Township	102	R	2	30	.....	32	53
Part Ratter and Part Dunnet Townships	103	R	49	97	.....	146	174
" "	104	R	54	58	.....	112	137
Part Kirkpatrick Township	105	R	13	26	.....	39	63
" "	106	R	7	19	.....	26	28
" "	107	R	18	30	.....	48	75
" and Hugel	108	R	5	19	.....	24	27
Part Hugel (Kipling) Township	109	R	32	11	.....	43	120
Part Hugel and Part Ratter Townships	110	R	48	6	.....	54	60
Part Dunnet Township	111	R	20	71	4	95	105
Casimir, Jennings and Part Appleby Townships	112	R	46	91	.....	137	350
" "	113	R	52	95	.....	147	347
Cherriman and Haddo Twps	114	R	7	12	.....	19	50
Falconer and Part Loudon Twps	115	R	20	6	.....	26	36
Part Cosby Township	116	R	39	88	1	128	144
Martland Township	117	R	66	163	.....	229	267
Scollard Township	118	R	15	29	.....	44	58
Mason and Part Cosby Twps	119	R	39	69	.....	108	112
Part Hagar, Dunnet and Appleby Cor. (Hagar Siding) Twps	120	R	12	17	.....	29	33
Hagar (except Hagar siding) Township	121	R	114	57	.....	171	204
Awrey and Part Appleby Twps	122	R	26	2	.....	28	38
Hawley Township	123	R	6	4	1	11	13
Dryden Township	124	R	72	16	.....	88	114
Part Neelon Township	125	R	67	208	6	281	293
" "	126	R	42	114	4	160	309
" "	127	R	82	136	.....	218	313
" "	128	R	3	40	.....	43	69
Part Dill (Dill Siding) Twp	129	R	21	8	.....	29	37
Part Dill and Cleland Twps	130	R	16	8	.....	24	45
Part Burwash and Secord Twps	131	R	35	14	.....	49	62
Part Burwash, Laura and Servos Townships	132	R	80	6	.....	86	103
Delamere and Part Bigwood, Part Cox and Allen Twps	133	R	47	57	.....	104	127
Part Bigwood, Cox and Allen Townships	134	R	78	23	.....	101	139
McKim (except Frood Mine) Township	135	R	36	51	.....	87	156
McKim (Frood Mine) Township	136	R	41	9	.....	50	64
Part Broder and Dill Twps	137	R	28	73	.....	101	110
Part Broder Township	138	R	38	37	.....	75	82
Totals—Totaux	161	.....	8,963	11,587	118	20,668	29,418

Majority for / Majorité pour } **Edmond Anthony Lapierre, 2,624.**

NORFOLK-ELGIN. Population—1921, 35,937

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	John Lawrence Stansell	William Horace Taylor			
Aylmer....A-L	1	R	124	120	1	245	291
" ....M-Z	1	R	97	96	.....	193	231
" ....A-L	2	R	136	107	2	245	308
" ....M-Z	2	R	115	98	2	215	278
" ....A-L	3	R	85	74	1	160	195
" ....M-Z	3	R	73	93	4	170	208
Bayham....A-L	4	R	106	103	2	211	295
" ....M-Z	4	R	114	79	.....	193	235
"	5	R	73	70	2	145	187
"	6	R	72	47	.....	119	153
"	7	R	102	105	1	208	271
"	8	R	146	68	.....	214	281
"	9	R	77	68	.....	145	239
"	10	R	71	25	1	97	137
"	11	R	49	65	.....	114	172
Charlotteville....	12	R	152	119	1	272	359
"	13	R	89	67	.....	156	192
"	14	R	73	65	.....	138	176
"	15	R	49	57	1	107	144
"	16	R	54	72	.....	126	196
"	17	R	82	70	.....	152	199
"	18	R	91	74	2	167	222
"	19	R	110	51	.....	161	179
Delhi....A-L	20	R	159	86	.....	245	289
" ....M-Z	20	R	110	85	.....	195	220
Houghton....	21	R	40	78	.....	118	172
"	22	R	53	49	.....	102	179
"	23	R	103	52	1	156	201
"	24	R	79	88	.....	167	229
Malahide....	25	R	79	85	.....	164	212
"	26	R	77	71	1	149	197
"	27	R	106	119	.....	225	299
"	28	R	88	124	.....	212	286
"	29	R	81	72	.....	153	222
" ....A-J.	30	R	60	57	.....	117	178
" ....K-Z	30	R	68	41	.....	109	167
"	31	R	115	99	1	215	313
Middleton....	32	R	86	69	1	156	225
"	33	R	98	74	.....	172	252
"	34	R	189	66	1	256	328
"	35	R	56	110	1	167	201
"	36	R	65	60	.....	125	147
Port Dover....A-L	37	R	91	69	1	161	209
" ....M-Z	37	R	77	87	1	165	219
" ....A-L	38	R	135	93	3	231	336
" ....M-Z	38	R	121	117	.....	238	333
" Advance (Provisoire)....	.....	R	14	1	.....	15	
Port Rowan....A-L	39	R	138	91	3	232	281
" ....M-Z	39	R	106	52	2	160	185
Simcoe....A-L	40	R	116	67	1	184	211
" ....M-Z	40	R	78	75	.....	153	182
" ....A-L	41	R	94	119	4	217	288
" ....M-Z	41	R	74	67	1	142	192
" ....A-L	42	R	77	45	.....	122	139
" ....M-Z	42	R	97	69	.....	166	183
" ....A-L	43	R	135	107	.....	242	298
" ....M-Z	43	R	104	67	1	172	232
"	44	R	190	66	.....	256	280
" ....A-L	45	R	91	79	.....	170	195
" ....M-Z	45	R	83	86	.....	169	208
" ....A-L	46	R	109	81	.....	190	202
" ....M-Z	46	R	64	59	3	126	174
Springfield....	47	R	106	69	.....	175	244
Townsend....	48	R	38	129	1	168	257

NORFOLK-ELGIN—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	John Lawrence Stansell	William Horace Taylor			
Townsend	49	R	26	188		214	292
"	50	R	43	88		131	213
"	51	R	59	121		180	259
"	52	R	30	148	2	180	212
"	53	R	47	143	4	194	247
"	54	R	58	171	2	231	311
"	55	R	37	129		166	231
"	56	R	29	100		129	163
Vienna	57	R	67	43	1	111	137
Walsingham North (Nord)	58	R	50	57		107	134
" "	59	R	64	75		139	167
" "	60	R	127	51	1	179	212
" "	61	R	82	52		134	186
" "	62	R	88	80	2	170	219
Walsingham South (Sud)	63	R	43	103	2	148	194
" "	64	R	82	91	2	175	201
" "	65	R	101	48		149	223
" "	66	R	42	53		95	131
" "	67	R	91	53		144	187
Waterford A-L	68	R	43	57	1	101	146
" M-Z	68	R	75	49		124	178
" A-L	69	R	74	102		176	226
" M-Z	69	R	78	88		166	220
Windham	70	R	56	159		215	267
"	71	R	86	91		177	243
"	72	R	123	103		226	253
"	73	R	71	194	1	266	325
"	74	R	81	132	1	214	264
"	75	R	84	110		194	255
"	76	R	88	133	1	222	277
Woodhouse	77	R	126	116		242	314
" A-L	78	R	86	108		194	254
" M-Z	78	R	81	84		165	198
"	79	R	98	119		217	300
"	80	R	106	156		262	374
Totals—Totaux	99		8,512	8,568	67	17,147	22,326

Majority for / Majorité pour — **William Horace Taylor, 56.**

NORTHUMBERLAND. Population—1921, 30,512

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	William Alexander Fraser	Milton Edgar Maybee			
			On a recount (sur un nouveau dépouillement)				
Alnwick	1	R	139	105	1	245	274
"	2	R	37	52	1	90	112
"	3	R	30	48	.....	78	85
Brighton Township	1	R	79	97	.....	176	234
"	2	R	70	70	3	143	183
"	2A	R	80	58	1	139	175
"	3	R	61	104	1	166	209
"	3A	R	34	81	2	117	142
"	4	R	93	116	.....	209	250
"	5	R	109	130	2	241	316
Campbellford	1	R	93	69	.....	162	173
"	1A	R	54	85	1	140	168
"	1B	R	81	92	.....	173	259
"	2	R	82	77	.....	159	201
"	2A	R	70	77	1	148	188
"	3	R	61	152	3	216	308
"	3A	R	100	149	.....	249	269
"	4	R	69	105	.....	174	198
"	4A	R	73	130	2	205	236
Brighton Village	1	R	56	96	6	158	180
"	1A	R	51	126	4	181	193
"	2	R	92	176	1	269	285
"	3	R	108	126	4	238	263
Cobourg	1	U	113	91	.....	204	260
"	1A	U	108	78	3	189	241
"	2	U	94	120	3	217	255
"	2A	U	76	132	1	209	265
"	3	U	59	81	2	142	169
"	3A	U	51	69	1	121	153
"	4	U	100	111	.....	211	277
"	4A	U	77	132	2	211	252
"	5	U	141	96	3	240	303
"	5A	U	110	100	5	215	282
"	6	U	79	87	5	171	201
"	6A	U	79	81	3	163	191
"	6B	U	80	98	.....	178	209
Colborne	1	R	115	101	2	218	238
"	1A	R	81	135	2	218	236
"	2	R	87	62	2	151	171
Cramahe	1	R	89	95	2	186	227
"	2	R	103	134	3	240	316
"	3	R	116	112	1	229	246
"	4	R	115	128	.....	243	290
"	5	R	107	62	2	171	190
"	5A	R	76	71	2	149	168
Haldimand	1	R	72	88	4	164	198
"	2	R	63	59	.....	122	135
"	3	R	99	43	1	143	163
"	3A	R	100	54	.....	154	184
"	4	R	78	40	.....	118	148
"	5	R	163	40	3	206	279
"	6	R	107	53	.....	160	200
"	7	R	88	51	.....	139	180
"	8	R	66	40	.....	106	159
"	9	R	86	31	1	118	138
"	10	R	52	42	1	95	114
Hamilton Township	1	R	70	74	.....	144	168
" "	2	R	84	52	1	137	162
" "	3	R	73	97	3	173	193
" "	4	R	131	64	4	199	238
" "	5	R	39	46	.....	85	103
" "	6	R	96	122	2	220	257
" "	7	R	36	31	1	68	79
" "	8	R	86	55	3	144	163

NORTHUMBERLAND—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	William Alexander Fraser	Milton Edgar Maybee			
Hamilton Township	9	R	86	96	1	183	200
" "	10	R	119	104	7	230	278
Hastings	1	R	95	76	.....	171	208
"	1A	R	80	54	2	136	170
"	2	R	53	66	1	120	137
Murray	1	R	65	87	4	156	370
"	1A	R	65	71	3	139	370
"	2	R	82	95	2	179	205
"	2A	R	71	142	.....	213	270
"	3	R	80	135	1	216	461
"	3A	R	66	91	2	159	
"	4	R	93	95	4	192	219
"	4A	R	76	65	3	144	167
Percy	1	R	79	67	2	148	170
"	1A	R	94	71	1	166	179
"	2	R	76	117	.....	193	218
"	2A	R	84	115	3	202	230
"	3	R	90	130	2	222	267
"	4	R	78	42	.....	120	135
"	5	R	106	80	.....	186	253
"	6	R	60	26	4	90	100
Seymour	1	R	127	102	.....	229	272
"	2	R	84	110	1	195	215
"	3	R	111	131	1	243	294
"	4	R	132	73	9	214	263
"	5	R	95	73	5	173	219
"	6	R	37	74	.....	111	132
"	7	R	38	60	1	99	99
"	8	R	38	86	.....	124	165
Totals—Totaux	93	.....	7,727	8,113	160	16,000	19,568

Majority for / Majorité pour **Milton Edgar Maybee, 386.**

ONTARIO. Population—1921, 31,074

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Thomas Erlin Kaiser	William Henry Moore	Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
			On a recount (sur un nouveau dépouillement)				
Oshawa City (Cité).....A-L	1	U	126	92	.....	218	304
" " .....M-Z	1	U	93	51	.....	144	209
" " .....A-G	2	U	123	59	.....	182	269
" " .....H-P	2	U	133	56	.....	189	269
" " .....Q-Z	2	U	108	47	.....	155	200
" " .....A-G	3	U	125	76	.....	201	260
" " .....H-P	3	U	135	60	.....	195	253
" " .....Q-Z	3	U	105	72	.....	177	207
" " .....A-G	4	U	131	84	2	217	291
" " .....H-M	4	U	128	80	.....	208	282
" " .....N-Z	4	U	91	54	.....	145	224
" " .....A-D	5	U	102	74	.....	176	255
" " .....E-L	5	U	125	71	.....	196	281
" " .....M-R	5	U	109	54	1	164	243
" " .....S-Z	5	U	90	57	1	148	222
" " .....A-G	6	U	140	78	.....	218	323
" " .....H-O	6	U	123	86	.....	209	301
" " .....P-Z	6	U	119	95	.....	214	317
" " .....A-G	7	U	110	90	4	204	271
" " .....H-M	7	U	67	51	.....	118	200
" " .....N-Z	7	U	97	51	3	151	224
" " .....A-G	8	U	106	76	.....	182	239
" " .....H-M	8	U	92	51	.....	143	225
" " .....N-Z	8	U	80	64	1	145	207
" " .....A-F	9	U	92	95	1	188	253
" " .....G-M	9	U	126	78	5	209	290
" " .....N-Z	9	U	157	86	.....	243	325
" " .....A-F	10	U	98	84	.....	182	255
" " .....G-M	10	U	125	70	2	197	291
" " .....N-Z	10	U	89	62	.....	151	221
" " .....A-D	11	U	142	99	.....	241	276
" " .....E-K	11	U	124	93	.....	217	284
" " .....L-R	11	U	153	79	.....	232	312
" " .....S-Z	11	U	112	92	4	208	283
" " .....A-F	12	U	129	68	2	199	270
" " .....G-M	12	U	107	84	.....	191	252
" " .....N-Z	12	U	118	63	.....	181	232
" " .....A-G	13	U	78	86	2	166	215
" " .....H-P	13	U	104	113	.....	217	266
" " .....Q-Z	13	U	79	83	.....	162	198
Whitby Town (Ville).....A-L	1	R	110	123	.....	233	287
" " .....M-Z	1	R	97	122	.....	219	262
" " .....A-L	2	R	102	60	.....	162	374
" " .....M-Z	2	R	72	62	.....	134	200
" " .....A-L	3	R	53	78	.....	131	181
" " .....M-Z	3	R	63	62	.....	125	171
" " .....A-L	4	R	90	96	.....	186	227
" " .....M-Z	4	R	79	94	.....	173	237
" " .....A-L	5	R	138	39	.....	177	292
" " .....M-Z	5	R	119	70	.....	189	301
Port Perry.....	1	R	127	87	.....	214	258
" .....A-K	2	R	76	62	3	141	166
" .....L-Z	2	R	67	56	.....	123	149
"	3	R	119	110	1	230	283
Scugog.....	1	R	94	124	.....	218	241
Whitby Twp. East (Est)...A-L	1	R	60	102	.....	162	201
" " ..M-Z	1	R	40	93	.....	133	164
" " ...A-L	2	R	170	105	.....	275	300
" " ..M-Z	2	R	149	89	1	239	328
" "	3	R	55	36	.....	91	115
" " ..A-L	4	R	68	133	.....	201	239
" " ..M-Z	4	R	51	117	.....	168	181
" "	5	R	92	133	.....	225	273
" "	6	R	83	67	.....	150	179
Whitby Township.....	1	R	49	74	.....	123	140

ONTARIO—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Thomas Erlin Kaiser	William Henry Moore	Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Whitby Township	1A	R	43	79	2	124	154
"	2	R	117	109	.....	226	280
" A-L	3	R	95	58	1	154	185
" M-Z	3	R	82	66	.....	148	168
"	4	R	108	138	.....	246	305
Reach	1	R	82	85	.....	167	241
"	2	R	55	71	.....	126	215
"	3	R	43	51	1	95	117
"	4	R	38	160	.....	198	241
"	5	R	42	97	.....	139	187
"	6	R	90	86	.....	176	225
"	7	R	47	22	.....	69	104
"	8	R	83	99	.....	182	227
"	9	R	41	58	.....	99	130
Pickering	1	R	28	129	.....	157	210
" A-M	2	R	85	183	1	269	334
" M-Z	2	R	32	89	.....	121	183
"	3	R	56	130	.....	186	239
"	4	R	38	61	1	100	130
"	5	R	80	88	.....	168	202
"	6	R	76	66	.....	142	169
" A-M	7	R	93	78	.....	171	267
" N-Z	7	R	46	45	.....	91	122
"	8	R	96	137	.....	233	298
"	9	R	87	45	.....	132	200
" A-M	10	R	83	118	2	203	241
" N-Z	10	R	41	80	.....	121	147
"	11	R	46	103	.....	149	201
Totals—Totaux	93	.....	8,567	7,689	41	16,297	21,770

Majority for / Majorité pour **Thomas Erlin Kaiser, 878.**

OTTAWA. Population—1921, 93,740

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Hon. John Léo Chabot	Edgar Rodolphe Eugène Chevrier	Gordon Cameron Edwards	Stewart McClenaghan			
OTTAWA, CITY (CITÉ)									
Victoria Ward (Quartier)	1	U	13	13	13	13		52	155
" "	2	U	10	4	5	11		30	185
" "	2B	U	6	10	10	5		31	164
" "	3	U	26	11	11	27		75	229
" "	4	U	9	9	9	9		36	206
" "	5	U	4	5	6	5		20	121
" "	6	U	21	28	25	21	3	98	150
" "	7	U	41	65	65	41	1	213	211
" "	8	U	45	51	51	47		194	190
" "	9	U	47	73	68	51		239	256
" "	10	U	81	89	89	88	1	348	274
" "	11	U	43	96	84	46		269	269
" "	12	U	77	102	104	70		353	269
" "	13	U	79	83	84	75		321	282
Dalhousie Ward (Quartier)	26	U	56	54	54	55	1	220	177
" "	26B	U	43	59	59	45		206	191
" "	27	U	61	57	61	65		244	132
" "	27B	U	57	52	52	61		222	163
" "	28	U	79	119	114	79		391	263
" "	28B	U	49	84	82	48	1	264	212
" "	29	U	89	55	60	92		296	152
" "	30	U	103	64	63	102		332	237
" "	31	U	69	52	50	69	2	242	162
" "	31B	U	54	55	56	55		220	158
" "	32	U	125	50	52	126	1	354	280
" "	33	U	78	41	49	83		251	178
" "	34	U	84	38	38	87		247	230
" "	34B	U	87	59	59	88	1	294	233
" "	35	U	74	26	29	80		209	155
" "	35B	U	63	30	34	64	3	194	143
" "	36	U	65	54	51	64		234	183
" "	36B	U	47	55	50	51		203	157
" "	37	U	64	53	53	66		236	173
" "	37B	U	51	60	60	51		222	163
" "	38	U	103	61	59	108		331	232
" "	39	U	64	105	103	63		335	268
" "	40	U	57	56	56	58		227	146
" "	40B	U	61	55	56	60		232	163
" "	41	U	44	76	74	44		238	161
" "	41B	U	29	77	76	28		210	137
" "	42	U	47	151	152	45		395	276
" "	43	U	39	94	93	40	2	268	179
" "	43B	U	43	70	73	44	1	231	168
" "	44	U	44	57	57	44		202	170
" "	44B	U	50	56	56	50		212	136
" "	45	U	110	79	80	109		378	274
" "	46	U	37	43	44	35		159	157
" "	46B	U	39	63	65	37	1	205	147
" "	47	U	65	48	47	67		227	160
" "	47B	U	65	54	56	65		240	172
" "	48	U	56	52	50	56		214	170
" "	48B	U	68	52	51	66		237	179
" "	49	U	56	71	74	58		259	185
" "	49B	U	55	47	49	58		209	139
" "	50	U	34	153	152	34		373	260
" "	51	U	45	141	142	48		376	277
" "	52	U	63	116	111	65	1	356	250
" "	53	U	134	75	76	137		422	272
" "	54	U	111	50	52	113	1	327	262
" "	55	U	62	98	96	63		319	228
" "	56	U	37	88	86	36	2	249	159
" "	56B	U	28	78	76	31	3	216	146

OTTAWA—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Hon. John Léo Chabot	Edgar Rodolphe Eugène Chevrier	Gordon Cameron Edwards	Stewart McClenaghan			
Wellington Ward (Quartier)	73	U	30	32	32	31	.....	125	295
" "	74	U	57	31	30	61	.....	179	234
" "	74B	U	57	35	34	58	.....	184	154
" "	75	U	37	41	39	38	.....	155	304
" "	76	U	31	25	23	33	.....	112	226
" "	76B	U	27	36	33	26	.....	122	230
" "	77	U	60	34	36	59	.....	189	171
" "	77B	U	54	31	31	56	.....	172	145
" "	78	U	54	58	42	44	2	200	217
" "	78B	U	53	40	41	54	.....	188	236
" "	79	U	53	40	44	54	1	192	174
" "	79B	U	71	47	48	69	2	237	184
" "	80	U	53	43	43	57	1	197	167
" "	80B	U	69	35	36	72	.....	212	182
" "	81	U	59	44	45	62	.....	210	178
" "	81B	U	63	73	74	62	.....	272	211
" "	82	U	46	50	51	47	1	195	192
" "	82B	U	34	45	47	35	.....	161	139
" "	83	U	38	57	60	36	1	192	146
" "	83B	U	46	64	64	44	.....	218	180
" "	84	U	51	56	55	50	.....	212	173
" "	84B	U	57	61	60	57	.....	235	218
" "	85	U	83	48	47	81	2	261	199
" "	85B	U	57	52	54	55	1	219	192
" "	86	U	66	53	53	67	.....	239	196
" "	86B	U	55	48	53	57	.....	213	189
" "	87	U	46	69	70	46	.....	231	162
" "	87B	U	53	48	50	54	1	206	144
" "	88	U	60	48	52	63	.....	223	181
" "	88B	U	48	50	53	52	1	204	158
" "	89	U	80	92	89	86	1	348	284
" "	90	U	73	37	43	71	.....	224	200
" "	90B	U	72	47	52	72	1	244	242
" "	91	U	73	54	52	71	1	251	195
" "	91B	U	67	51	55	67	.....	240	184
" "	92	U	108	87	86	113	.....	394	284
" "	93	U	78	40	37	80	2	237	189
" "	93B	U	88	37	42	90	.....	257	190
" "	94	U	80	48	52	77	.....	257	171
" "	94B	U	66	38	38	68	.....	210	152
" "	95	U	123	72	75	127	.....	397	273
" "	96	U	113	56	59	116	.....	344	293
" "	97	U	80	81	84	80	.....	325	282
" "	98	U	113	64	66	114	1	358	270
" "	99	U	82	35	36	81	1	235	167
" "	99B	U	60	64	65	61	.....	250	163
" "	100	U	68	50	49	69	.....	236	179
" "	100B	U	54	36	35	55	.....	180	152
" "	101	U	119	71	75	117	.....	382	294
" "	102	U	80	43	46	77	.....	246	173
" "	102B	U	70	36	37	70	.....	213	158
" "	103	U	94	44	46	94	.....	278	202
" "	103B	U	60	36	38	61	1	196	166
" "	104	U	109	47	48	110	.....	314	220
" "	104B	U	91	34	34	97	.....	256	180
" "	105	U	94	63	64	95	1	317	252
" "	106	U	53	40	42	54	.....	189	135
" "	106B	U	83	35	36	85	.....	239	175
" "	107	U	66	22	26	69	.....	183	146
" "	107B	U	51	28	27	51	.....	157	150
" "	108	U	111	54	55	112	1	333	278
Central Ward (Quartier)	109	U	12	7	8	11	.....	38	175
" "	110	U	14	6	8	11	.....	39	235
" "	111	U	14	11	11	13	.....	49	183

OTTAWA—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin		Ballots cast for — Bulletins déposés pour							
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Hon. John Léo Chabot	Edgar Rodolphe Eugène Chevrier	Gordon Cameron Edwards	Stewart McClenaghan	Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Capital Ward (Quartier)	112	U	41	48	49	40	1	179	275
" "	113	U	13	11	12	14	.....	50	218
" "	114	U	34	50	52	37	1	174	180
" "	114B	U	23	27	29	28	.....	107	126
" "	115	U	59	74	73	60	.....	266	256
" "	116	U	59	46	52	59	.....	216	226
" "	117	U	85	56	55	86	.....	282	263
" "	117B	U	57	66	65	58	.....	246	201
" "	118	U	60	31	32	57	.....	180	182
" "	118B	U	58	42	41	60	.....	301	171
" "	119	U	87	56	59	88	.....	290	238
" "	120	U	86	57	58	85	.....	286	241
" "	121	U	72	49	53	71	1	246	202
" "	121B	U	68	45	46	68	1	228	179
" "	122	U	51	40	41	52	.....	184	145
" "	122B	U	61	34	38	61	.....	194	155
" "	123	U	76	48	46	76	.....	246	224
" "	123B	U	102	39	41	105	.....	287	228
" "	124	U	76	48	46	78	.....	248	212
" "	125	U	102	53	58	97	.....	310	251
" "	126	U	75	30	32	78	.....	215	162
" "	126B	U	58	51	51	58	.....	218	150
" "	127	U	71	40	45	78	.....	234	170
" "	127B	U	54	38	45	59	.....	196	145
" "	128	U	83	43	46	84	.....	256	165
" "	128B	U	47	27	24	47	.....	145	142
" "	129	U	86	50	48	87	.....	271	200
" "	130	U	59	27	30	65	.....	181	155
" "	130B	U	51	40	40	50	.....	181	160
" "	131	U	101	46	47	105	.....	299	225
" "	132	U	102	84	85	105	1	377	272
" "	133	U	70	42	47	75	.....	234	196
" "	133B	U	63	23	23	61	1	171	153
" "	134	U	104	82	86	105	.....	377	272
" "	135	U	117	51	54	117	2	341	271
" "	136	U	117	54	54	124	.....	349	266
" "	137	U	69	38	40	67	.....	214	185
" "	137B	U	68	34	38	72	4	216	175
" "	138	U	86	25	25	85	.....	221	151
" "	138B	U	65	28	28	63	3	187	147
" "	139	U	83	30	31	83	.....	227	175
" "	139B	U	59	56	55	59	.....	229	176
" "	140	U	102	65	68	104	.....	339	241
" "	141	U	122	68	68	125	.....	383	279
" "	142	U	128	44	44	127	.....	343	263
" "	143	U	96	62	61	104	.....	323	264
" "	144	U	52	30	29	54	.....	165	157
" "	144B	U	50	30	33	51	.....	164	151
" "	145	U	87	34	35	88	.....	244	203
" "	145B	U	70	46	44	68	.....	228	202
" "	146	U	93	86	87	91	.....	357	266
" "	147	U	77	40	37	79	.....	233	184
" "	148	U	73	27	37	76	.....	213	165
" "	148B	U	78	38	41	80	.....	237	175
" "	149	U	66	39	41	66	.....	212	164
" "	149B	U	61	47	46	63	1	218	167
" "	150	U	64	48	50	71	.....	233	168
" "	150B	U	66	42	43	68	1	220	165
" "	151	U	83	43	46	84	.....	256	183
" "	151B	U	77	31	32	78	.....	218	157
" "	152	U	60	47	49	61	.....	217	164
" "	152B	U	62	52	56	67	.....	237	237
" "	153	U	124	68	70	129	.....	391	264
" "	154	U	86	48	50	90	1	275	222

OTTAWA—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin		Ballots cast for — Bulletins déposés pour				Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Hon. John Léo Chabot	Edgar Rodolphe Eugène Chevrier	Gordon Cameron Edwards	Stewart McClenaghan			
Capital Ward (Quartier)—Con	155	U	136	53	53	139	.....	381	249
" "	156	U	75	42	48	82	.....	247	164
" "	156B	U	70	53	55	76	.....	254	167
" "	157	U	76	41	37	80	.....	234	156
" "	157B	U	81	31	35	82	.....	229	168
" "	158	U	123	66	70	127	.....	386	284
" "	159	U	92	51	55	95	.....	293	194
" "	160	U	92	60	62	98	.....	312	222
" "	161	U	90	52	55	92	.....	289	197
" "	162	U	60	29	30	63	1	183	134
" "	162B	U	112	28	34	112	.....	286	190
" "	163	U	123	57	60	123	.....	363	257
" "	164	U	132	39	44	137	.....	352	243
" "	165	U	153	46	51	161	.....	411	268
" "	166	U	104	55	57	105	.....	321	232
" "	167	U	80	30	30	82	.....	222	158
" "	167B	U	83	32	35	87	.....	237	160
" "	168	U	103	44	44	108	.....	299	224
" "	169	U	105	43	42	111	1	302	192
" "	170	U	126	59	60	126	.....	371	275
" "	171	U	88	49	49	87	.....	273	186
" "	172	U	81	28	29	81	1	220	165
" "	172B	U	83	32	34	84	.....	233	158
" "	173	U	60	24	24	60	.....	168	138
" "	173B	U	77	29	31	79	.....	216	161
" "	174	U	80	34	35	80	.....	229	167
" "	174B	U	66	49	49	67	.....	231	181
" "	175	U	101	60	63	101	.....	325	223
" "	176	U	132	51	56	134	.....	373	268
" "	177	U	87	34	35	89	.....	245	164
" "	177B	U	73	47	45	73	.....	238	178
" "	178	U	99	41	41	109	1	291	241
" "	179	U	121	51	49	127	3	351	257
" "	180	U	85	23	25	87	.....	220	161
" "	180B	U	75	36	39	76	1	227	160
" "	181	U	104	87	90	111	2	394	284
" "	182	U	89	72	72	92	.....	325	225
" "	183	U	100	46	53	105	.....	304	229
" "	184	U	85	52	53	89	.....	279	222
" "	185	U	123	84	93	127	4	431	290
" "	186	U	95	38	41	99	1	274	205
" "	187	U	115	46	50	116	.....	327	228
" "	188	U	108	53	55	109	.....	325	238
" "	189	U	92	35	38	93	.....	258	213
" "	190	U	87	74	70	87	.....	318	262
" "	191	U	71	82	83	71	.....	307	213
" "	191B	U	89	57	57	89	.....	292	172
" "	192	U	59	61	59	62	.....	241	177
" "	192B	U	50	42	43	46	.....	181	151
" "	193	U	100	51	56	101	.....	308	256
" "	194	U	88	64	64	85	.....	301	246
" "	194B	U	81	61	63	81	1	287	210
St. George's Ward (Quartier)..	195	U	22	34	33	24	.....	113	254
" "	196	U	34	65	63	34	.....	196	193
" "	196B	U	38	77	74	38	1	228	202
" "	197	U	43	99	97	42	.....	281	226
" "	197B	U	41	91	84	40	.....	256	211
" "	198	U	12	15	14	11	.....	52	293
" "	199	U	32	50	47	33	.....	162	215
" "	200	U	55	65	63	53	1	237	197
" "	200B	U	43	72	72	37	.....	224	195
" "	201	U	48	86	87	46	1	268	210
" "	201B	U	62	75	74	60	.....	271	217
" "	202	U	53	62	62	54	2	233	185

OTTAWA—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Hon. John Léo Chabot	Edgar Rodolphe Eugène Chevrier	Gordon Cameron Edwards	Stewart McClenaghan			
St. George's Ward (Quart.)	202B	U	51	77	76	49		253	200
" "	203	U	44	54	54	44	1	197	148
" "	203B	U	38	70	68	41		217	162
" "	204	U	46	69	62	48		225	163
" "	204B	U	38	52	52	37	1	180	140
" "	205	U	41	137	131	41		350	283
" "	205B	U	55	124	127	60	3	369	280
" "	206	U	45	93	91	47		276	195
" "	206B	U	37	118	117	38		310	216
" "	207	U	32	79	80	35	1	227	169
" "	207B	U	35	74	73	34		216	171
" "	208	U	97	109	108	93	1	408	271
" "	209	U	40	67	64	39		210	173
" "	209B	U	58	65	69	62	1	255	175
" "	210	U	76	55	60	78		269	197
" "	210B	U	69	54	56	67		246	172
" "	211	U	62	56	50	64	4	236	172
" "	211B	U	40	57	53	42	1	193	145
" "	212	U	55	109	115	53	3	335	264
" "	212B	U	47	142	140	46		375	272
" "	213	U	39	87	88	39	1	254	184
" "	213B	U	24	102	103	27		256	177
" "	214	U	38	88	85	38		249	154
" "	214B	U	38	75	70	35	1	219	161
" "	215	U	67	65	65	69		266	187
" "	215B	U	62	58	64	57		241	172
" "	216	U	27	83	82	24		216	159
" "	216B	U	21	78	73	25	2	199	149
" "	217	U	46	86	84	46		262	173
" "	217B	U	24	100	99	24	1	248	170
" "	218	U	43	83	81	44		251	178
" "	218B	U	36	98	98	36		268	178
" "	219	U	48	73	67	48	1	237	161
" "	219B	U	45	72	72	45		234	161
" "	220	U	57	66	68	58		249	178
" "	220B	U	54	52	51	53	1	211	167
" "	221	U	54	41	46	53		194	157
" "	221B	U	44	42	45	44		175	147
" "	222	U	94	98	98	96	1	387	297
" "	223	U	52	44	44	52		192	148
" "	223B	U	55	57	56	55		223	152
" "	224	U	52	51	49	52		204	158
" "	224B	U	33	57	59	33		182	149
By Ward (Quartier)	225	U	24	16	16	25		81	184
" "	226	U	13	81	73	12		179	174
" "	226B	U	17	63	53	18	1	152	149
" "	227	U	14	82	83	12		191	143
" "	227B	U	18	67	62	18	1	166	157
" "	228	U	31	62	60	30	1	184	208
" "	229	U	22	68	64	21		175	144
" "	229B	U	16	96	83	14		209	176
" "	230	U	21	57	56	21		155	128
" "	230B	U	24	91	91	26		232	167
" "	231	U	11	103	98	13		225	168
" "	231B	U	27	112	104	28	1	272	225
" "	232	U	23	125	124	23	1	296	265
" "	233	U	13	91	86	11		201	177
" "	233B	U	15	83	82	12	1	193	139
" "	234	U	32	162	152	30		376	282
" "	235	U	53	114	114	53	1	335	244
" "	236	U	29	69	59	25		182	138
" "	236B	U	27	74	74	27		202	157
" "	237	U	30	116	115	34		295	196
" "	238	U	22	134	126	21		303	221

OTTAWA—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Hon. John Léo Chabot	Edgar Rodolphe Eugène Chevrier	Gordon Cameron Edwards	Stewart McClenaghan			
By Ward (Quartier)—Con....	239	U	48	147	145	47	.....	387	254
" "	240	U	31	174	170	37	5	417	274
" "	241	U	28	87	82	30	.....	227	144
" "	241B	U	23	88	90	21	.....	222	171
" "	242	U	20	63	58	20	1	162	146
" "	242B	U	20	95	93	17	.....	225	163
" "	243	U	34	133	129	37	1	334	223
" "	244	U	22	115	112	17	2	268	186
" "	244B	U	2	82	80	2	.....	166	115
" "	245	U	52	106	102	53	1	314	242
Ottawa Ward (Quartier).....	246	U	27	118	111	28	1	285	245
" "	247	U	18	87	81	19	.....	205	253
" "	247B	U	21	64	61	20	.....	166	259
" "	248	U	26	92	89	26	.....	233	150
" "	248B	U	25	92	83	19	1	220	162
" "	249	U	40	144	142	38	1	365	275
" "	250	U	40	86	88	45	.....	259	185
" "	250B	U	42	88	86	45	3	264	184
" "	251	U	55	158	152	52	.....	417	287
" "	252	U	14	95	93	15	.....	217	151
" "	252B	U	19	85	81	19	.....	204	154
" "	253	U	21	95	94	17	.....	227	178
" "	253B	U	14	104	98	16	.....	232	168
" "	254	U	12	72	71	12	.....	167	128
" "	254B	U	38	96	85	42	1	262	188
" "	255	U	48	172	169	41	.....	430	261
" "	256	U	14	109	102	9	.....	234	182
" "	256B	U	25	111	105	18	6	265	227
" "	257	U	28	106	98	28	.....	260	193
" "	257B	U	18	118	115	20	1	272	203
" "	258	U	36	112	109	34	.....	291	204
" "	258B	U	17	120	113	23	2	275	194
" "	259	U	29	102	102	31	.....	264	174
" "	259B	U	15	129	121	15	1	281	219
" "	260	U	34	114	113	34	1	296	195
" "	261	U	21	92	92	23	.....	228	205
" "	261B	U	18	84	82	17	2	203	206
" "	262	U	27	112	109	26	.....	274	200
" "	262B	U	22	110	104	22	.....	258	204
" "	263	U	52	158	151	51	.....	412	283
" "	264	U	24	87	87	23	.....	221	159
" "	264B	U	18	89	90	21	1	219	167
" "	265	U	24	189	184	25	1	423	281
Advance (Provisoire).....	1	U	120	78	74	124	.....	396	
Totals—Totaux.....	362	.....	21,614	23,012	22,950	21,917	150	89,643	*71,402

Majority for / Majorité pour **Edgar Rodolphe Chevrier** over (sur) **{Stewart McClenaghan, 1,095. / Hon. John Léo Chabot, 1,398.**

Majority for / Majorité pour **Gordon Cameron Edwards** over (sur) **{Stewart McClenaghan, 1,033. / Hon. John Léo Chabot, 1,336.**

*Each voter could vote for two candidates.—Chaque électeur pouvait voter pour deux candidats.

OXFORD NORTH (NORD) Population—1921, 24,527

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Hugh Allan	Donald Matheson Sutherland			
Blenheim	1	R	65	93	1	159	330
"	1A	R	91	45	1	137	
"	2	R	125	82	6	213	252
"	3	R	134	102	2	238	264
"	4	R	109	49	1	159	179
"	5	R	86	95	1	182	363
"	5A	R	91	63	1	155	
"	6	R	138	31	.....	169	185
"	7	R	151	20	.....	171	190
"	8	R	100	49	1	150	366
"	8A	R	131	47	2	180	
"	9	R	118	72	.....	190	205
Blandford	10	R	65	147	2	214	244
"	11	R	38	68	.....	106	126
"	12	R	82	39	.....	121	140
"	13	R	80	46	.....	126	146
"	14	R	90	82	.....	172	193
Zorra East (Est)	15	R	97	102	1	200	469
"	15A	R	95	123	.....	218	
"	16	R	89	43	2	134	308
"	16A	R	74	48	1	123	
"	17	R	83	72	.....	155	408
"	17A	R	131	69	3	203	
"	18	R	106	32	.....	138	178
"	19	R	166	47	1	214	280
"	20	R	126	22	.....	148	289
Tavistock	21	R	157	45	.....	202	223
Zora West (Ouest)	22	R	153	41	.....	194	211
"	23	R	167	60	.....	227	249
"	24	R	164	72	.....	236	260
"	25	R	134	82	3	219	271
"	26	R	70	60	.....	130	300
"	26A	R	93	39	.....	132	
Embro	27	R	61	53	.....	114	326
"	27A	R	94	75	.....	169	
Nissouri East (Est)	28	R	84	55	.....	139	320
"	28A	R	59	72	.....	131	
"	29	R	129	68	.....	197	247
"	30	R	102	13	.....	115	127
"	31	R	81	7	.....	88	106
"	32	R	80	63	.....	143	162
"	33	R	80	33	.....	113	121
"	34	R	82	69	.....	151	185
"	35	R	73	49	2	124	151
WOODSTOCK CITY (CITÉ)							
St. Andrew's Ward 1 (Quart.)	36	U	87	194	.....	281	340
St. Andrew's Ward 2 (Quart.)	37	U	86	134	.....	220	280
St. Andrew's Ward 3 (Quart.)	38	U	90	187	3	280	332
St. David's Ward 1 (Quart.)	39	U	69	106	.....	175	205
" " "	39A	U	92	69	.....	161	211
St. David's Ward 2 (Quart.)	40	U	54	108	.....	162	198
" " "	40A	U	71	87	.....	158	182
St. David's Ward 3 (Quart.)	41	U	62	135	1	198	232
" "	41A	U	56	127	4	187	222
St. George's Ward 1 (Quart.)	42	U	94	128	1	223	261
" " "	42A	U	79	114	1	194	232
St. George's Ward 2 (Quart.)	43	U	56	109	1	166	205
" " "	43A	U	72	94	.....	166	212
St. George's Ward 3 (Quart.)	44	U	88	131	2	221	266
" " "	44A	U	88	100	1	189	236
St. George's Ward 4 (Quart)	45	U	78	123	3	204	248
" " "	45A	U	74	134	3	211	248
St. Johns Ward 1 (Quartier)	46	U	66	103	2	171	214
" " "	46A	U	70	122	.....	192	221

OXFORD NORTH (NORD)—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Hugh Allan	Donald Matheson Sutherland			
St. Johns Ward 2 (Quartier) 2..	47	U	60	143	4	207	248
" " " ..	47A	U	60	109	5	174	178
St. Johns Ward 3 (Quartier) 3..	48	U	89	131	.....	220	261
" " " ..	48A	U	50	108	11	169	199
St. Patrick's Ward 1 (Quart.) 1.	49	U	46	138	.....	184	220
" " " ..	49A	U	43	131	.....	174	206
St. Patrick's Ward 2 (Quart.) 2.	50	U	56	103	.....	159	201
" " " ..	50A	U	40	93	1	134	171
St. Patrick's Ward 3 (Quart.) 3.	51	U	85	158	.....	243	291
St. Patrick's Ward 4 (Quart.) 4.	52	U	80	130	.....	210	249
Totals—Totaux.....	73	.....	6,565	6,193	74	12,832	15,143

Majority for / Majorité pour } **Hugh Allan, 372.**

OXFORD SOUTH (SUD) Population—1921, 22,235

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Thomas Merritt Cayley	Hon. Donald Sutherland	Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Norwich South (Sud)	1	R	130	29	1	160	187
" "	2	R	121	58	.....	179	239
" "	3	R	93	111	.....	204	235
" "	3	R	63	99	1	163	192
" "	4	R	133	100	.....	233	258
" "	5	R	118	76	3	197	229
" North (Nord)	1	R	86	72	.....	158	179
" "	1	R	105	39	.....	144	166
" "	2	R	119	68	1	188	208
" "	3	R	122	57	.....	179	196
" "	4	R	116	88	.....	204	225
" "	5	R	166	78	1	245	291
Oxford North (Nord)	1	R	43	38	.....	81	96
" "	2	R	49	38	.....	87	116
" "	3	R	62	41	.....	103	113
" "	4	R	97	53	1	151	177
" "	5	R	89	75	2	166	189
" East (Est)	1	R	149	70	.....	219	261
" "	2	R	111	60	.....	171	198
" "	3	R	107	73	.....	180	228
" "	4	R	76	54	.....	130	172
" "	5	R	123	85	.....	208	238
" West (Ouest)	1	R	87	87	.....	174	203
" "	2	R	101	76	.....	177	437
" "	2	R	122	97	.....	219	
" "	3	R	132	75	.....	207	228
" "	4	R	178	57	.....	235	271
Norwich Village	1	R	153	94	.....	247	283
" "	2	R	129	116	.....	245	280
" "	3	R	94	129	.....	223	253
Ingersoll	1	U	106	81	.....	187	290
"	1	U	136	86	3	225	333
"	2	U	69	103	.....	172	220
"	2	U	88	93	.....	181	212
"	3	U	95	105	.....	200	250
"	3	U	79	119	.....	198	249
"	4	U	102	116	.....	218	277
"	4	U	125	109	.....	234	302
"	5	U	122	98	.....	220	243
"	5	U	72	111	1	184	371
"	5	U	113	106	.....	219	274
"	6	U	63	91	.....	154	190
"	6	U	67	83	2	152	191
Dereham	1	R	151	96	.....	247	280
"	2	R	79	76	.....	155	180
"	2	R	63	81	.....	144	164
"	3	R	102	83	.....	185	202
"	3	R	85	72	1	158	172
"	4	R	102	138	2	242	280
"	5	R	50	118	1	169	201
"	5	R	46	92	1	139	167
"	6	R	107	88	2	197	235
"	6	R	64	69	1	134	167
Tillsonburg	1	R	57	118	1	176	280
"	1	R	39	65	2	106	174
"	2	R	82	118	2	202	296
"	2	R	74	99	1	174	268
"	3	R	108	141	.....	249	340
"	3	R	114	139	.....	253	326
"	4	R	125	131	.....	256	374
"	4	R	105	146	.....	251	348
Totals—Totaux	61	.....	6,064	5,364	30	11,458	14,204

Majority for / Majorité pour **Thomas Merritt Cayley, 700.**

PARKDALE Population—1921, 59,545.

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	David Spence	Bertram Tipping			
TORONTO CITY (CITÉ)							
Ward (Quartier) 6	1	U	23	2	.....	25	28
"	2A	U	70	17	.....	87	221
"	2B	U	56	18	.....	74	164
"	3A	U	53	30	.....	83	161
"	3B	U	60	13	.....	73	155
"	4	U	70	41	1	112	248
"	5	U	77	28	.....	105	256
"	6	U	82	24	.....	106	224
"	7	U	80	16	.....	96	211
"	8	U	74	42	.....	116	261
"	9A	U	66	14	.....	80	165
"	9B	U	50	22	.....	72	175
"	10A	U	47	34	2	83	183
"	10B	U	43	13	.....	56	136
"	11	U	99	23	.....	122	242
"	12	U	89	17	.....	106	206
"	13	U	86	31	.....	117	265
"	14	U	98	14	.....	112	271
"	15	U	77	28	.....	105	209
"	16	U	105	35	.....	140	294
"	17	U	99	46	.....	145	293
"	18	U	56	35	.....	91	229
"	19	U	79	32	.....	111	229
"	20A	U	70	15	.....	85	165
"	20B	U	53	14	.....	67	160
"	21	U	62	23	1	86	215
"	22A	U	47	28	.....	75	161
"	22B	U	41	20	.....	61	141
"	23	U	113	34	.....	147	283
"	24	U	100	32	.....	132	278
"	25	U	64	31	1	96	250
"	26A	U	44	24	.....	68	210
"	26B	U	40	13	1	54	162
"	27	U	65	26	.....	91	225
"	28	U	73	13	.....	86	218
"	29A	U	49	11	.....	60	158
"	29B	U	58	16	1	75	179
"	30	U	73	26	.....	99	203
"	31	U	93	23	.....	116	287
"	32	U	86	21	.....	107	258
"	33	U	99	19	.....	118	263
"	34	U	103	21	.....	124	272
"	35	U	99	19	.....	118	266
"	36	U	57	27	.....	84	185
"	37	U	103	29	.....	132	270
"	38	U	87	12	.....	99	197
"	39	U	104	32	.....	136	250
"	40A	U	47	25	.....	72	169
"	40B	U	53	15	.....	68	128
"	41	U	108	20	.....	128	274
"	42	U	64	29	.....	93	209
"	43	U	90	15	.....	105	200
"	44	U	78	38	.....	116	263
"	45A	U	42	30	.....	72	303
"	45B	U	37	27	.....	64	
"	46	U	92	34	.....	126	294
"	47	U	85	29	.....	114	234
"	48A	U	53	30	.....	83	160
"	48B	U	70	29	.....	99	158
"	49	U	63	27	.....	90	209
"	50	U	83	27	.....	110	222
"	51	U	88	36	.....	124	291
"	52	U	87	25	.....	112	236

PARKDALE—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	David Spence	Bertram Tipping			
TORONTO CITY (CITÉ)—*Con.*							
Ward (Quartier) 6—*Con.*	53	U	55	23		78	179
"	54	U	98	44		142	288
"	55	U	81	22		103	247
"	56	U	70	29		100	213
"	57	U	123	43		166	300
"	58	U	68	35		103	202
"	59	U	53	37	1	91	217
"	60A	U	58	27		85	167
"	60B	U	51	15		66	142
"	61	U	103	21		124	269
"	62	U	73	31		104	217
"	63	U	75	35		110	204
"	64	U	68	21		89	216
"	65	U	104	35		139	265
"	66	U	106	49	2	157	289
"	67	U	120	46	1	167	290
"	68	U	87	59		146	295
"	69	U	100	25		125	257
"	70	U	107	47		154	297
"	81	U	92	44		136	256
"	82A	U	54	23		77	159
"	82B	U	42	19		61	138
"	83	U	52	44	1	97	223
"	84	U	90	56		146	248
"	85	U	56	51		107	225
"	88	U	80	33	1	114	278
"	89	U	109	13		122	284
"	90	U	105	22		127	280
"	91	U	65	10		75	184
"	92	U	84	11		95	256
"	93	U	72	21		93	261
"	94A	U	57	17		74	170
"	94B	U	41	26		67	166
"	95	U	106	31		137	298
"	96	U	96	17		113	264
"	97	U	94	19		113	233
"	98	U	105	28		133	283
"	99A	U	40	11		51	143
"	99B	U	51	17		68	158
"	100	U	87	6		93	226
"	101	U	73	11		84	214
"	102	U	87	14	1	102	244
"	103	U	86	26		112	232
"	104A	U	53	10		63	167
"	104B	U	59	10		69	157
"	105	U	85	19	1	105	254
"	106	U	78	14		92	232
"	107	U	116	20		136	296
"	108	U	97	8		105	209
"	109	U	74	15	1	90	196
"	110	U	39	17		56	154
"	111	U	60	26		86	200
"	112	U	86	35		121	260
"	113	U	86	28		114	285
"	114A	U	42	23		65	147
"	114B	U	59	14		73	185
"	115	U	42	18	5	65	184
"	116	U	78	33		111	267
"	117A	U	52	18		70	154
"	117B	U	50	24		74	153
"	118	U	76	23		99	261
"	119	U	59	5		64	153
"	120	U	66	33		99	212

PARKDALE—*Con.*

Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Ballots cast for — Bulletins déposés pour: David Spence	Ballots cast for — Bulletins déposés pour: Bertram Tipping	Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
TORONTO CITY (CITÉ)—*Con.*							
Ward (Quartier) 6—Con.	121	U	80	60	.....	140	275
"	122	U	80	36	.....	116	277
"	123A	U	73	18	.....	91	173
"	123B	U	70	18	.....	88	182
"	124A	U	58	27	.....	85	157
"	124B	U	39	27	.....	66	143
"	125	U	94	15	.....	109	263
"	126A	U	76	27	.....	103	181
"	126B	U	56	33	.....	89	166
"	127	U	77	27	.....	104	273
"	128A	U	49	28	.....	77	168
"	128B	U	40	33	.....	73	152
"	129A	U	57	17	.....	74	145
"	129B	U	51	27	.....	78	156
"	130	U	59	29	.....	88	263
"	131	U	81	28	.....	109	268
"	132	U	95	25	.....	120	253
"	133	U	83	24	.....	107	271
"	134	U	100	16	.....	116	229
"	135A	U	59	26	.....	85	193
"	135B	U	45	11	.....	56	207
"	136A	U	66	19	.....	85	156
"	136B	U	56	26	.....	82	167
"	137A	U	77	20	.....	97	191
"	137B	U	71	23	.....	94	191
"	138A	U	60	31	.....	91	207
"	138B	U	51	25	.....	76	191
"	139A	U	58	35	.....	93	174
"	139B	U	46	35	.....	81	175
"	140A	U	57	23	.....	80	192
"	140B	U	52	28	.....	80	180
"	141	U	81	15	.....	96	229
"	142	U	67	28	.....	95	230
"	143	U	61	26	.....	87	217
"	144	U	64	18	.....	82	162
"	145	U	61	12	.....	73	138
"	146	U	56	23	.....	79	195
"	147A	U	51	12	.....	63	180
"	147B	U	63	14	.....	77	180
Advance (Provisoire)	148	U	34	21	.....	55	.....
Totals—Totaux	166	.....	11,897	4,133	21	16,051	35,285

Majority for / Majorité pour } **David Spence, 7,764.**

PARRY SOUND. Population—1921, 27,022.

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	James Arthurs	James Ludgate			
Armour	1	R	46	44	.....	90	114
"	2	R	72	66	.....	138	185
"	3	R	70	73	.....	143	195
Burks Falls	4	R	126	111	.....	237	273
"	5	R	113	78	.....	191	233
Chapman	6	R	54	75	1	130	185
"	7	R	24	15	2	41	53
Christie	8	R	82	28	.....	10	152
"	9	R	24	20	2	46	74
Carling	10	R	54	57	2	113	153
Foley	11	R	140	46	.....	186	269
Himsworth North (Nord)	12	R	110	154	1	265	355
" "	13	R	109	139	3	251	304
" South (Sud)	14	R	65	87	.....	152	202
" "	15	R	60	68	.....	128	168
" "	16	R	22	49	.....	71	94
Humphrey	17	R	117	107	.....	224	286
"	18	R	6	23	.....	29	38
"	19	R	15	15	.....	30	53
Hagerman	20	R	98	45	.....	143	218
Joly	21	R	6	15	.....	21	37
"	22	R	28	16	.....	44	82
Kearney	23	R	77	83	.....	160	200
Machar	24	R	16	19	.....	35	68
"	25	R	44	31	.....	75	129
"	26	R	25	18	.....	43	71
Maganetawan	27	R	49	64	.....	113	148
McMurrich	28	R	37	23	.....	60	96
"	29	R	148	76	.....	224	295
McDougall	30	R	125	61	.....	186	319
McKellar	31	R	94	7	.....	101	123
"	32	R	89	43	.....	132	172
Nipissing	33	R	111	66	1	178	229
"	34	R	25	41	.....	66	89
PARRY SOUND, TOWN (VILLE)							
East Ward (Quartier Est)	35	R	106	68	2	176	279
" "	36	R	102	82	.....	184	307
West Ward (Quartier Ouest)	37	R	80	74	.....	154	225
" "	38	R	106	56	.....	162	250
" "	39	R	104	53	.....	157	260
Centre Ward (Quartier Centre)	40	R	89	57	.....	146	199
" "	41	R	162	77	.....	239	397
" "	42	R	74	57	.....	131	249
Perry	43	R	119	67	.....	186	266
"	44	R	113	30	.....	143	211
"	45	R	14	17	.....	31	44
Powassan	46	R	103	84	.....	187	214
"	47	R	81	64	.....	145	183
Ryerson	48	R	54	39	.....	93	127
"	49	R	47	44	.....	91	105
"	50	R	21	25	.....	46	80
South River	51	R	144	95	.....	239	282
Strong	52	R	73	79	6	158	224
"	53	R	27	44	.....	71	110
Sundridge	54	R	61	61	2	124	165
"	55	R	50	34	.....	84	117
Trout Creek	56	R	91	95	.....	186	254
Ardbeg	57	R	67	62	.....	129	173
Burpee and Pt. Ferguson	58	R	11	12	.....	23	35
Bethune	59	R	18	5	.....	23	31
"	60	R	37	20	.....	57	92
Conger	61	R	22	6	.....	28	60
Cowper	62	R	4	15	.....	19	60

PARRY SOUND—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	James Arthurs	James Ludgate			
Croft	63	R	79	12	.....	91	108
"	64	R	17	13	.....	30	56
"	65	R	20	10	.....	30	44
Depot Harbour	66	R	80	37	.....	117	179
"	67	R	55	27	.....	82	135
Ferrie	68	R	12	25	.....	37	54
Ferguson	69	R	37	22	.....	59	77
Gurd	70	R	40	40	.....	80	119
"	71	R	8	43	.....	51	82
"	72	R	29	9	.....	38	48
Harrison	73	R	39	12	.....	51	129
Laurier	74	R	11	8	.....	19	31
"	75	R	18	21	.....	39	44
Lount	76	R	16	38	.....	54	73
"	77	R	10	14	.....	24	42
Monteith	78	R	49	9	.....	58	72
"	79	R	42	11	.....	53	71
Loring	80	R	99	79	.....	178	308
Mills	81	R	17	24	.....	41	112
McKenzie	82	R	31	33	.....	64	108
Restoule	83	R	76	15	.....	91	118
Pringle & Mills	84	R	33	30	.....	63	72
Pringle East (Est)	85	R	28	8	3	39	64
Proudfoot	86	R	24	23	1	48	58
Shawanaga	87	R	14	11	.....	25	31
Spence	88	R	25	15	.....	40	62
"	89	R	19	15	.....	34	46
Wallbridge	90	R	50	66	5	121	156
"	91	R	38	40	.....	78	109
"	92	R	23	176	2	201	277
Key Junction	93	R	18	31	.....	49	90
Pickerel	94	R	41	24	.....	65	122
Pakesley	95	R	13	46	.....	59	65
Lost Channel	96	R	41	81	.....	122	156
Parry Sound Advance (Provisoire)	1	R	5	5	1	11	
Totals—Totaux	97	.....	5,418	4,358	34	9,810	13,979

Majority for / Majorité pour James Arthurs, 1,060.

PEEL Population—1921, 23,896.

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Samuel Charters	William James Lowe			
BRAMPTON							
East Ward (Quartier Est)	1	R	132	56	1	189	219
" "	1	R	132	112	1	245	276
" "	1	R	105	83	1	189	220
North Ward (Quartier Nord)	2	R	155	128	.....	283	340
" "	2	R	130	110	1	241	281
West Ward (Quartier Ouest)	3	R	165	131	1	297	
" "	3	R	156	133	2	291	945
" "	3	R	139	100	.....	239	
South Ward (Quartier Sud)	4	R	150	127	1	278	314
" "	4	R	177	150	1	328	364
" "	4	R	125	137	.....	262	298
Streetsville	1	R	96	84	.....	180	223
"	1	R	83	60	.....	143	161
Bolton	1	R	86	74	2	162	200
"	1	R	81	65	.....	146	197
Port Credit	1	R	178	54	.....	232	293
"	1	R	154	67	.....	221	264
"	1	R	112	69	.....	181	238
TORONTO GORE							
Grahamsville	1	R	37	125	1	163	230
Castlemore	2	R	62	128	1	191	234
CHINGUACOUSY							
Norton's Corner	1	R	62	125	.....	187	228
Mayfield	2	R	77	113	.....	190	216
Sand Hill	3	R	89	137	.....	226	296
Huttonville	4	R	95	72	.....	167	189
"	4	R	103	60	.....	163	181
Alloa	5	R	70	141	.....	211	241
Cheltenham	6	R	56	93	.....	149	321
"	6	R	65	75	.....	140	
Westerfelt's Corner	7	R	62	94	1	157	161
"	7	R	48	92	.....	140	186
Victoria	8	R	101	137	.....	238	267
CALEDON							
Belfountain	1	R	61	156	.....	217	241
Inglewood	2	R	92	166	.....	258	299
Caledon East (Est)	3	R	142	109	.....	251	305
Mono Mills	4	R	85	59	.....	144	180
Charleston	5	R	70	73	.....	143	346
"	5	R	43	115	.....	158	
Alton	6	R	91	68	1	160	189
"	6	R	99	61	.....	160	187
Cataract	7	R	53	115	.....	168	189
Melville Cross	8	R	72	70	.....	142	177
ALBION							
Macville	1	R	61	116	.....	177	239
Lockton	2	R	32	79	.....	111	145
Bolton Station	3	R	63	99	.....	162	235
Palgrave	4	R	79	54	1	134	193
"	4	R	69	42	1	112	158
Castlederg	5	R	42	54	.....	96	139
Caledon East (Est)	6	R	97	102	.....	199	257
Mono Road	7	R	42	20	.....	62	88

PEEL—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Samuel Charters	William James Lowe			
TORONTO							
Centre Road	1	R	156	71	.....	227	304
"	1	R	99	41	.....	140	203
Erindale	2	R	75	62	2	139	225
"	2	R	67	66	1	134	163
Cooksville	3	R	95	76	.....	171	270
"	3	R	97	70	.....	167	260
"	3	R	103	63	.....	166	251
Dixie.....M-Z	4	R	102	77	1	180	219
" .....A-Mc	4	R	157	102	.....	259	316
Harris' Corner	5	R	70	45	.....	115	148
"	5	R	89	58	.....	147	202
Meadowville	6	R	55	77	.....	132	164
"	6	R	59	68	.....	127	177
Palestine	7	R	70	112	.....	182	214
Malton	8	R	72	125	4	201	301
Clarkson	9	R	155	97	.....	252	614
"	9	R	136	91	.....	227	
Lorne Park.....A-J	10	R	116	73	.....	189	258
"	10	R	122	75	3	200	265
Lakeview.....A-E	11	R	176	36	2	214	283
" .....F-M	11	R	160	63	2	225	317
" .....N-Z	11	R	195	56	1	252	337
Totals—Totaux.....	71	.....	7,002	6,294	33	13,329	16,641

Majority for / Majorité pour **Samuel Charters, 708.**

PERTH NORTH (NORD) Population—1921, 32,461

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Francis Wellington Hay	David McKenzie Wright			
STRATFORD CITY (CITÉ)							
Avon Ward (Quartier)	1A	U	77	73		150	209
" "	1B	U	65	84	1	150	197
" "	2A	U	78	48		126	185
" "	2B	U	66	48		114	162
" "	3	U	90	80	3	173	229
" "	4	U	98	66	1	165	228
" "	5A	U	74	78		152	206
" "	5B	U	58	68		126	159
" "	6	U	109	89		198	284
Falstaff Ward (Quartier)	1A	U	63	81		144	179
" "	1B	U	58	68		126	169
" "	2A	U	45	105	1	151	200
" "	2B	U	74	63		137	182
" "	3A	U	55	70	1	126	175
" "	3B	U	40	57	1	98	131
" "	4	U	97	88		185	226
" "	5	U	83	123		206	265
Hamlet Ward (Quartier)	1A	U	67	64		131	178
" "	1B	U	52	71		123	192
" "	2A	U	97	104		201	284
" "	2B	U	58	74		132	164
" "	3	U	84	104		188	258
" "	4	U	101	105		206	273
Shakespeare Ward (Quartier)	1A	U	66	57	1	124	205
" "	1B	U	51	55		106	164
" "	2A	U	52	51		103	153
" "	2B	U	79	58		137	207
" "	3A	U	70	56		126	179
" "	3B	U	46	48		94	144
" "	4	U	87	77		164	235
" "	5A	U	56	52		108	146
" "	5B	U	63	68		131	196
" "	6A	U	67	83		150	204
" "	6B	U	63	76		139	176
" "	7A	U	71	45		116	183
" "	7B	U	53	72		125	185
" "	8	U	78	82		160	200
Romeo Ward (Quartier)	1	U	63	42		105	151
" "	2A	U	55	90		145	220
" "	2B	U	76	39		115	151
" "	3A	U	57	93		150	206
" "	3B	U	126	84		210	295
" "	4A	U	50	73		123	182
" "	4B	U	66	53		119	159
" "	5A	U	50	69		119	159
" "	5B	U	51	62		113	152
" "	6A	U	69	104		173	244
" "	6B	U	75	94		169	219
" "	7A	U	61	59		120	183
" "	7B	U	44	59	1	104	135
" "	8A	U	79	82		161	231
" "	8B	U	58	88	2	148	231
" "	9A	U	66	90		156	197
" "	9B	U	66	72		138	171
" "	10	U	48	49		97	113
" "	11A	U	96	84		180	245
" "	11B	U	49	71	1	121	178
" "	12	U	74	84		158	223
Advance (Provisoire)		U	51	48		99	
North Easthope	1	R	126	21		147	193
"	2	R	175	35		210	277
"	3	R	80	61	1	142	186
"	4	R	166	10		176	274

PERTH NORTH (NORD)—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Francis Wellington Hay	David McKenzie Wright			
STRATFORD CITY (CITÉ)—*Con.*							
North Easthope	5	R	73	24	1	98	121
Ellice	1	R	97	65	.....	162	198
"	2	R	30	61	.....	91	157
"	3	R	55	40	.....	95	139
"	4A	R	98	49	.....	147	194
"	4B	R	105	55	.....	160	196
"	5	R	66	60	.....	126	157
"	6	R	45	32	.....	77	150
"	7	R	92	73	.....	165	193
"	8	R	133	20	.....	153	173
Mornington	1	R	99	61	1	161	206
"	2	R	86	45	1	132	265
"	3	R	83	114	.....	197	273
"	4	R	48	99	.....	147	218
"	5	R	170	31	.....	201	236
"	6	R	77	137	.....	214	288
Elma	1	R	46	110	.....	156	245
"	2	R	101	81	.....	182	215
"	3	R	70	112	.....	182	226
"	4	R	79	145	2	226	263
"	5	R	89	121	.....	210	268
"	6A	R	88	64	.....	152	179
"	6B	R	78	80	.....	158	191
"	7	R	35	29	.....	64	106
"	8A	R	108	105	4	217	254
"	8B	R	49	48	.....	97	116
Wallace	1	R	83	108	.....	191	256
"	2	R	126	92	.....	218	271
"	3	R	159	86	.....	245	292
"	4	R	54	35	.....	89	126
"	5	R	33	29	.....	62	84
"	6	R	126	83	2	211	263
LISTOWEL—							
Bismark Ward (Quartier)	1A	R	82	80	.....	162	222
" "	1B	R	89	76	1	166	213
Gladstone Ward (Quartier)	2A	R	87	89	.....	176	222
" "	2B	R	46	75	.....	121	167
Victoria Ward (Quartier)	3	R	109	102	.....	211	223
Dufferin Ward (Quartier)	4A	R	87	65	.....	152	193
" "	4B	R	84	97	.....	181	233
Lansdowne Ward (Quartier)	5	R	111	96	1	208	277
Milverton	1A	R	149	111	.....	260	306
"	1B	R	143	104	.....	247	282
Totals—Totaux	105	.....	8,236	7,596	27	15,859	21,144

Majority for / Majorité pour } **Francis Wellington Hay, 640.**

PERTH SOUTH (SUD) Population—1921, 18,382.

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Robert S. Graham	Fred George Sanderson			
St. Mary's	1	R	127	52	3	182	230
"	2	R	124	104	.....	228	316
"	3	R	85	105	2	192	225
"	4	R	83	67	.....	150	178
"	5A	R	73	53	3	129	200
"	5B	R	86	62	.....	148	160
"	6	R	124	62	.....	186	222
"	7	R	118	74	.....	192	226
"	8	R	115	71	1	187	237
"	9A	R	94	33	.....	127	166
"	9B	R	85	54	1	140	196
"	10	R	103	37	.....	140	179
"	11	R	119	54	.....	173	198
MITCHELL							
North Ward (Quartier Nord)	1	R	126	153	.....	279	311
" "	1	R	112	66	.....	178	224
South Ward (Quartier Sud)	1	R	113	56	.....	169	196
" "	1	R	103	74	1	178	206
West Ward (Quartier Ouest)	1	R	152	101	.....	253	293
Blanshard	1	R	66	70	.....	136	162
"	2	R	97	55	.....	152	189
"	3	R	121	37	.....	158	207
"	4	R	105	115	.....	220	250
"	5	R	73	90	.....	163	217
"	6	R	119	49	.....	168	206
Hibbert	1	R	70	213	3	286	335
"	2	R	73	123	.....	196	239
"	3	R	88	152	.....	240	275
"	4	R	73	139	.....	212	249
South Easthope	1	R	33	166	3	202	301
"	2	R	9	110	.....	119	163
"	3	R	29	96	.....	125	144
"	4	R	32	110	.....	142	158
Tavistock	5	R	79	219	.....	298	378
Downie	1	R	95	133	1	229	245
"	2	R	31	176	1	208	232
"	3	R	57	165	.....	222	269
"	4	R	63	126	.....	189	212
"	5	R	137	62	.....	199	230
"	6	R	89	109	.....	198	246
Logan	1	R	114	77	.....	191	239
"	2	R	88	105	.....	193	240
"	3	R	75	141	.....	216	251
"	4	R	93	143	.....	236	277
"	5	R	43	103	.....	146	173
"	6	R	53	37	.....	90	103
"	7	R	69	75	1	145	179
Fullarton	1	R	30	122	.....	152	181
"	2	R	71	32	.....	103	137
"	3	R	49	77	.....	126	165
"	4	R	105	53	.....	158	186
"	5	R	62	85	.....	147	177
"	6	R	72	66	.....	138	167
"	7	R	46	57	.....	103	121
Totals—Totaux	53	.....	4,451	4,966	20	9,437	11,466

Majority for / Majorité pour **Fred George Sanderson, 515.**

PETERBOROUGH WEST (OUEST) Population—1921, 34,054

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin		Ballots cast for — Bulletins déposés pour					
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Joseph James Duffus	Edward Armour Peck	Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Peterborough City (Cité)	1	U	52	105		157	213
" "	1A	U	46	60		106	131
" "	2	U	61	78		139	158
" "	2A	U	48	71	1	120	154
" "	3	U	73	64		137	184
" "	3A	U	38	65		103	147
" "	4	U	89	72		161	198
" "	4A	U	41	52		93	123
" "	5	U	67	85		152	183
" "	5A	U	55	64		119	158
" "	6	U	56	90		146	194
" "	6A	U	31	73		104	158
" "	7	U	42	88		130	160
" "	7A	U	42	88		130	166
" "	8	U	40	124		164	204
" "	8A	U	33	95		128	166
" "	9	U	50	88		138	189
" "	9A	U	49	77		126	148
" "	10	U	37	78		115	170
" "	10A	U	48	63		111	167
" "	11	U	72	135	2	209	287
" "	12	U	52	82		134	200
" "	12A	U	47	64	2	113	166
" "	13	U	46	90		136	207
" "	13A	U	38	50		88	138
" "	14	U	50	81		131	182
" "	14A	U	49	66		115	164
" "	15	U	56	101		157	216
" "	16	U	47	99		146	214
" "	16A	U	46	97		143	207
" "	17	U	76	88	2	166	224
" "	17A	U	44	89	2	135	179
" "	18	U	40	102		142	186
" "	18A	U	34	76		110	158
" "	19	U	84	101		185	253
" "	19A	U	43	78		121	157
" "	20	U	86	77	1	164	226
" "	20A	U	41	75		116	156
" "	21	U	73	52		125	168
" "	21A	U	28	51		79	137
" "	22	U	46	70		116	159
" "	22A	U	42	59	1	102	160
" "	23	U	49	100		149	190
" "	23A	U	77	70		147	213
" "	24	U	118	79		197	264
" "	24A	U	70	65	1	136	187
" "	25	U	40	67		107	159
" "	25A	U	41	64	8	113	148
" "	26	U	48	79		127	190
" "	26A	U	30	48		78	121
" "	27	U	28	114		142	202
" "	27A	U	29	63		92	128
" "	28	U	36	114	3	153	202
" "	28A	U	35	99		134	172
" "	29	U	52	109		161	240
" "	29A	U	51	27	1	79	119
" "	30	U	49	76		125	197
" "	30A	U	49	70		119	159
" "	31	U	42	89		131	181
" "	31A	U	45	91		136	205
" "	32	U	71	105		176	256
" "	33	U	52	82		134	169
" "	33A	U	38	61		99	137
" "	34	U	43	75		118	152
" "	34A	U	39	77		116	158

PETERBOROUGH WEST (OUEST)—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Joseph James Duffus	Edward Armour Peck			
Peterborough City (Cité)	35	U	45	99		144	205
" "	35A	U	57	58		115	154
" "	36	U	59	72		131	172
" "	36A	U	75	77		152	195
" "	37	U	97	77	1	175	235
" "	37A	U	44	84		128	179
" "	38	U	89	118	7	214	287
Silver Lake	39	R	5	10		15	25
Union Creek	40	R	50	34		84	103
Mount Irwin	41	R	49	22		71	83
Black Lake Cavendish	42	R	9	8		17	24
Catchacoma, Cavendish	42A	R	3	4		7	8
Lakehurst, Harvey	43	R	66	47		113	134
Nogies Creek, Harvey	44	R	46	48		94	160
Hall Bridge, Harvey	45	R	61	99	1	161	202
Ennismore	46	R	179	28		207	267
"	47	R	84	18		102	124
Smith	48	R	72	89		161	228
"	48A	R	63	78		141	208
"	49	R	44	63		107	129
"	49A	R	82	68		150	198
"	50	R	43	134		177	229
"	51	R	84	108	1	193	296
"	52	R	82	105		187	217
Monaghan North (Nord)	53	R	69	81		150	183
" "	54	R	78	106	2	186	239
" "	54A	R	41	105	2	148	185
" "	55	R	85	132		217	304
" "	55A	R	38	114		152	226
" "	56	R	36	115		151	219
" "	57	R	70	104		174	256
Lakefield	58	R	109	186		295	343
"	59	R	121	202	2	325	395
Douro	60	R	42	103		145	205
"	61	R	195	35		230	269
"	62	R	135	7	1	143	157
"	63	R	82	97	1	180	231
Otonabee	64	R	40	54		94	136
"	65	R	152	49		201	269
"	66	R	135	101		236	292
"	67	R	94	43		137	185
"	68	R	99	65		164	196
"	69	R	114	104	3	221	272
"	70	R	73	62	1	136	171
"	71	R	107	109		216	255
Monaghan South (Sud)	72	R	69	110		179	240
" "	73	R	73	94		167	238
Advance (Provisoire)		U	10	21		31	
Totals—Totaux	113		6,825	8,934	46	15,805	21,192

Majority for / Majorité pour **Edward Armour Peck, 2,109.**

PORT ARTHUR-THUNDER BAY Population—1921, 27,158

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Donald James Cowan	Alexander Jarvis McComber	Albert Edward Smith			
Port Arthur City (Cité)	1	U	50	44	4	.....	98	158
" "	1A	U	56	64	2	.....	122	183
" "	1B	U	66	21	6	.....	93	157
" "	2	U	58	48	4	.....	110	174
" "	2A	U	40	32	10	.....	82	159
" "	2B	U	58	27	8	.....	93	146
" "	3	U	54	57	22	.....	133	218
" "	3A	U	42	52	11	.....	105	161
" "	3B	U	43	33	20	.....	96	176
" "	4	U	52	37	20	1	110	171
" "	4A	U	39	25	16	.....	80	151
" "	5	U	76	50	26	2	154	246
" "	5A	U	58	49	24	2	133	198
" "	6	U	74	56	31	1	162	271
" "	6A	U	66	39	31	.....	136	224
" "	7	U	64	29	22	.....	115	201
" "	7A	U	51	30	24	.....	105	198
" "	8	U	57	32	44	1	134	236
" "	8A	U	53	16	38	.....	107	189
" "	8B	U	38	14	26	.....	78	135
" "	9	U	108	36	7	.....	151	203
" "	9A	U	61	32	12	.....	105	150
" "	9B	U	76	34	7	.....	117	168
" "	10	U	78	35	14	.....	127	183
" "	10A	U	80	39	16	.....	135	198
" "	10B	U	89	37	10	.....	136	198
" "	11	U	89	25	32	.....	146	264
" "	11A	U	50	33	40	.....	123	199
" "	11B	U	47	21	26	.....	94	157
" "	12	U	73	33	51	.....	157	268
" "	12A	U	77	14	21	1	113	217
" "	12B	U	57	12	21	.....	90	149
" "	13	U	102	59	15	.....	176	263
" "	13A	U	88	43	12	.....	143	203
" "	14	U	102	39	36	.....	177	263
" "	14A	U	115	43	25	.....	183	267
" "	15	U	69	44	53	.....	166	259
" "	15A	U	50	21	38	2	111	174
" Advance (Prov.)	.....	U	27	27	6	.....	60	.....
McIntyre	16	R	27	59	11	.....	97	133
"	17	R	20	19	18	.....	57	102
"	18	R	26	6	15	.....	47	84
"	19	R	15	27	27	.....	69	103
McGregor	20	R	18	5	17	.....	40	63
McIntyre	21	R	49	9	11	.....	69	110
Gorham	23	R	55	28	66	.....	149	206
Pass Lake	25	R	1	1	5	.....	7	22
Loon	26	R	17	8	0	.....	25	32
Pearl	27	R	5	7	0	.....	12	17
Dorion	29	R	15	35	12	1	63	117
"	30	R	33	39	10	1	83	119
Hurkett	31	R	36	24	16	.....	76	115
Sterling	32	R	7	11	1	.....	19	36
Everard	33	R	13	10	1	.....	24	44
Cavers	36	R	8	10	1	.....	19	28
Rossport	38	R	17	28	4	.....	49	69
Schreiber	39	R	89	85	24	5	203	311
"	40	R	104	63	30	.....	197	309
" Advance (Prov.)	.....	R	38	54	12	.....	104	.....
Amyot	41	R	1	3	1	.....	5	16
Jackfish	42	R	8	16	9	.....	33	80
Port Caldwell	43	R	16	41	5	.....	62	81
Heron Bay	44	R	5	2	0	.....	7	21
Mobert	45	R	3	10	2	.....	15	25
Bertrand	45A	R	8	14	0	.....	22	34

PORT ARTHUR-THUNDER BAY—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Donald James Cowan	Alexander Jarvis McComber	Albert Edward Smith			
White River	46	R	40	40	15	.....	95	150
Michipicoten Harbour	47	R	3	2	1	.....	6	16
Silver Island	49	R	2	6	0	.....	8	21
Nipigon	52	R	131	51	33	5	220	340
Hydro	53	R	68	49	4	3	124	199
Virgin Falls	54	R	7	0	3	.....	10	35
Orient Bay	55	R	2	7	0	.....	9	19
MacDiarmid	56	R	42	21	12	1	76	130
Jellicoe	57	R	17	23	3	.....	43	51
Long Lac	58	R	26	13	3	.....	42	61
Hornepayne	59	R	75	50	2	1	128	224
"	59A	R	70	50	9	3	132	220
" Advance (Prov.)	.....	R	17	6	1	.....	24	.....
Nakina	61	R	31	36	4	3	74	164
"	61A	R	28	37	9	1	75	160
" Advance (Provisoire)	.....	R	12	26	2	.....	40	.....
Pagwa	62	R	8	5	1	.....	14	30
Kaministikwia	65	R	47	4	16	.....	67	94
Raith	68	R	1	16	0	.....	17	25
James	69	R	3	0	0	.....	3	7
Larson	70	R	24	0	0	.....	24	32
Graham	71	R	1	22	0	.....	23	34
Quorn	72	R	2	6	0	.....	8	14
Tannin	73	R	5	14	4	.....	23	27
Valora	74	R	2	3	2	.....	7	11
Watcombe	75	R	2	3	0	.....	5	15
Alcona	76	R	10	5	0	1	16	18
Superior Junction	77	R	1	4	0	.....	5	12
Sioux Lookout	78	R	78	101	29	.....	208	322
"	78A	R	60	114	35	.....	209	352
"	78B	R	75	72	31	2	180	254
" Advance (Prov.)	.....	R	11	37	6	.....	54	.....
North Pines	79	R	10	6	0	.....	16	17
Hudson	80	R	38	16	3	2	59	109
McDougall's Mills	81	R	47	34	9	.....	90	115
Smith	82	R	19	3	0	.....	22	41
Bucke	83	R	2	15	1	.....	18	27
Allanwater	84	R	51	31	2	.....	84	117
Collins	85	R	2	0	2	.....	4	19
Armstrong	86	R	14	37	6	1	58	77
Tashota	87	R	16	4	0	.....	20	54
Minnitaki Lake	89	R	82	25	5	.....	112	180
Totals—Totaux	107	.....	4,349	2,990	1,382	40	8,761	13,605

Majority for / Majorité pour **Donald James Cowan** over (sur) **Alexander Jarvis McComber, 1,359.** / **Albert Edward Smith, 2,967.**

PRESCOTT Population—1921, 26,478

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Louis Mathias Auger	Gustave Evanturel	Hiram Horton Kirby	Raoul Labrosse			
Alfred	1	R	10	210	10	4	4	238	262
"	1	R	19	213	8	8	3	251	262
"	2	R	12	106	5	0	.....	123	140
"	3	R	39	130	16	4	1	190	220
"	4	R	51	113	4	8	2	178	199
"	4	R	71	116	3	8	4	202	230
"	5	R	55	83	0	2	.....	140	158
Caledonia	1	R	19	100	23	0	.....	142	189
"	2	R	19	29	49	5	.....	102	148
"	2	R	42	21	39	4	.....	106	146
"	3	R	32	36	2	6	.....	76	91
"	3	R	93	45	4	3	1	146	167
"	4	R	5	1	74	4	.....	84	96
"	5	R	42	15	2	3	3	65	70
Hawkesbury East (Est)	1	R	55	38	72	11	.....	176	225
" "	2	R	28	19	61	6	.....	114	140
" "	3	R	102	37	20	51	.....	210	273
" "	3	R	71	26	18	23	2	140	191
" "	4	R	13	3	98	11	.....	125	172
" "	4	R	11	5	95	20	1	132	181
" "	5	R	75	57	18	18	.....	168	198
" "	5	R	83	44	18	18	.....	163	225
" "	6	R	14	41	59	0	.....	114	145
" "	6	R	19	76	55	6	.....	156	202
Hawkesbury West (Ouest)	1	R	71	9	84	0	.....	164	220
" "	1	R	80	11	45	0	1	137	165
" "	2	R	23	24	51	10	.....	108	170
" "	2	R	12	14	57	16	.....	99	144
" "	3	R	10	5	131	7	.....	153	219
Longueuil	1	R	23	88	4	11	.....	126	155
"	2	R	11	43	55	5	.....	114	144
"	2	R	37	66	23	5	.....	131	169
Plantagenet North (Nord)	1	R	45	43	18	1	1	108	123
" "	2	R	29	69	13	1	.....	112	123
" "	3	R	84	67	16	1	.....	168	172
" "	3	R	95	75	28	1	.....	199	213
" "	4	R	91	24	19	6	.....	140	160
" "	4	R	83	49	16	1	.....	149	157
" "	5	R	53	40	36	3	.....	132	178
" "	6	R	13	39	60	0	2	114	127
" "	7	R	61	177	3	0	3	244	290
Plantagenet South (Sud)	1	R	56	15	31	3	.....	105	131
" "	1	R	48	12	54	18	.....	132	175
" "	2	R	59	1	24	0	.....	84	119
" "	2	R	23	1	69	13	.....	106	161
" "	3	R	57	2	30	0	1	90	143
" "	3	R	36	2	25	2	.....	65	117
" "	4	R	98	60	5	2	3	168	185
" "	4	R	62	19	8	1	3	93	122
" "	5	R	92	55	5	7	1	160	193
" "	5	R	43	53	1	3	.....	100	126
Hawkesbury Town (Ville)	1	U	98	31	9	1	2	141	192
" "	1	U	87	24	6	2	.....	119	151
" "	2	U	164	43	9	0	2	218	267
" "	2	U	106	40	14	0	2	156	198
" "	3	U	150	12	37	5	.....	204	285
" "	3	U	147	17	43	10	1	218	274
" "	4	U	151	48	21	0	.....	220	292
" "	4	U	96	31	26	2	27	182	254
" "	5	U	72	13	69	0	4	158	205
" "	5	U	58	17	75	2	2	154	209
" "	6	U	71	14	51	1	1	138	194
" "	6	U	119	8	55	0	1	183	236
L'Orignal	1	R	27	30	12	24	.....	93	114
"	1	R	31	45	23	30	.....	129	150

PRESCOTT—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Louis Mathias Auger	Gustave Evanturel	Hiram Horton Kirby	Raoul Labrosse			
L'Orignal	2	R	8	41	16	10	.....	75	98
"	2	R	31	59	7	14	1	112	137
Vankleek Hill	1	R	29	7	37	26	.....	99	130
"	1	R	16	7	76	30	1	130	152
"	2	R	4	2	56	15	1	78	96
"	2	R	3	6	87	48	.....	144	170
"	3	R	4	6	54	35	.....	99	132
"	3	R	5	6	57	40	.....	108	147
Totals—Totaux	73	.....	3,846	3,134	2,504	635	81	10,200	12,814

Majority for / Majorité pour **Louis Mathias Auger** over (sur) **Gustave Evanturel, 712. / Hiram Horton Kirby, 1,342. / Raoul Labrosse, 3,211.**

PRINCE EDWARD—LENNOX. Population 1921, 25,843

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin				Ballots cast for — Bulletins déposés pour				
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Henry Herbert Horsey	John Hubbs.	Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Ameliasburg.....A-M	1	R	57	111	1	169	228
" .....N-Z	1	R	29	64	.....	93	108
" .....A-M	2	R	49	120	.....	169	211
" .....N-Z	2	R	51	80	.....	131	174
" .....A-M	3	R	58	80	.....	138	185
" .....N-Z	3	R	40	41	.....	81	111
" .....A-M	4	R	46	119	.....	165	210
" .....N-Z	4	R	29	54	.....	83	103
" .....A-M	5	R	39	97	—..	136	166
" .....N-Z	5	R	61	39	.....	100	123
Hillier.....	1	R	102	87	.....	189	232
"	2	R	81	123	1	205	269
"	3	R	43	126	.....	169	197
"	4	R	104	79	.....	183	221
Hallowell.....	1	R	131	90	.....	221	284
"	2	R	49	55	.....	104	131
"	3	R	138	77	1	216	277
" .....A-M	4	R	80	138	.....	218	275
" .....N-Z	4	R	61	52	.....	113	149
"	5	R	57	73	.....	130	177
" .....A-M	6	R	117	63	.....	180	221
" .....N-Z	6	R	69	27	.....	96	106
Wellington.....A-M	1	R	71	94	2	167	188
" .....N-Z	1	R	39	69	.....	108	125
" .....A-M	2	R	93	86	.....	179	208
" .....N-Z	2	R	44	72	.....	116	133
Bloomfield.....A-M	1	R	127	106	3	236	269
" .....N-Z	1	R	84	56	1	141	169
Sophiasburg.....	1	R	107	117	1	225	278
" .....A-M	2	R	80	49	.....	129	162
" .....N-Z	2	R	68	33	1	102	128
"	3	R	118	97	1	216	266
"	4	R	130	79	.....	209	251
Athol.....A-M	1	R	91	84	.....	175	224
" .....N-Z	1	R	53	61	.....	114	158
"	2	R	125	68	.....	193	217
"	3	R	39	49	.....	88	102
Marysburg South (Sud.....	1	R	63	116	.....	179	232
" "	2	R	85	96	.....	181	222
" "	3	R	83	104	.....	188	223
" North (Nord).....	1	R	107	108	1	215	258
" "	2	R	93	70	.....	163	196
" "	3	W	110	81	.....	191	206
Picton.....A-M	1	R	77	115	3	195	247
" .....N-Z	1	R	41	69	.....	110	130
" .....A-M	2	R	73	117	.....	190	233
" .....N-Z	2	R	51	87	.....	138	161
" .....A-M	3	R	66	105	1	172	208
" .....N-Z	3	R	74	77	1	152	199
" .....A.M	4	R	84	107	.....	191	221
" .....N-Z	4	R	57	57	3	117	146
"	5	R	84	105	.....	189	245
"	6	R	99	137	.....	236	282
" .....A-M	7	R	101	132	1	234	251
" .....N-Z	7	R	32	80	.....	112	141
Adolphustown.....	1	R	99	93	1	193	238
"	2	R	32	36	.....	68	75
Amherst Island.....	1	R	102	92	.....	194	289
" "	2	R	62	41	.....	103	162
Fredericksburg North (Nord) .	1	R	105	103	.....	208	234
" " A-M	2	R	72	85	2	159	197
" " N-Z	2	R	51	23	.....	74	85
" " A-M	3	R	86	104	.....	190	225
" " N-Z	3	R	60	82	1	143	163

PRINCE EDWARD—LENNOX.—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Ballots cast for — Bulletins déposés pour Henry Herbert Horsey	John Hubbs.	Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeur sur la liste
Fredericksburg South (Sud) A-M	1	R	72	86	.....	158	203
" " N-Z	1	R	34	45	.....	79	102
" "	2	R	108	116	.....	224	287
Richmond.....	1	R	81	103	1	185	214
"	2	R	92	108	1	201	237
" .....A-M	3	R	90	96	.....	186	213
" .....N-Z	3	R	39	54	.....	93	113
"	4	R	61	84	.....	145	161
" .....A-M	5	R	58	85	1	144	180
" .....N-Z	5	R	31	61	.....	92	118
NAPANEE							
West Ward (Quartier Ouest) A-M	1	R	70	116	.....	186	237
" " N-Z	1	R	30	68	.....	98	128
" " A-M	2	R	88	132	.....	220	277
" " N-Z	2	R	70	112	1	183	236
Centre Ward (Quartier Centre A-M	1	R	72	108	.....	180	280
" N-Z	1	R	60	63	.....	123	180
" " A-M	2	R	109	149	.....	258	380
" " N-Z	2	R	63	63	1	127	208
East Ward (Quartier East). A-M	1	R	114	92	.....	206	270
" " N-Z	1	R	48	61	.....	109	145
Totals—Totaux.....	84	.....	6,199	7,139	 31	13,369	16,674

Majority for / Majorité pour } **John Hubbs, 940.**

RENFREW NORTH (NORD) Population 1921, 27,079.

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Ira Delbert Cotnam.	William Robert Kirk.	Matthew McKay.			
Airy	1	R	179	3	63	.....	245	294
Alice and Fraser	2	R	33	84	66	1	184	261
"	3	R	52	16	65	.....	133	196
"	4	R	37	41	134	.....	212	286
"	5	R	62	49	37	1	149	194
North Algona	6	R	67	32	78	.....	177	206
"	7	R	19	18	5	.....	42	63
South Algona	8	R	51	45	87	1	184	213
"	9	R	12	6	99	1	118	140
Bromley	10	R	12	82	86	.....	180	204
" A-K	11A	R	48	54	28	.....	130	161
" L-Z	11B	R	63	66	96	.....	225	263
"	12	R	12	35	33	.....	80	93
"	13	R	41	53	29	4	127	148
Cobden A-K	14A	R	104	17	29	1	151	178
" L-Z	14B	R	102	19	33	.....	154	202
Cameron	15	R	29	2	66	.....	97	129
Clara & Fitzgerald	16	R	54	6	8	.....	68	95
Deacon, Anglin & Dickson	17	R	9	0	14	.....	23	35
Eganville	18	R	144	19	61	.....	224	270
Edgar, White, Niven, Barron, Guthrie, Stratton & Master	19	R	7	4	28	.....	39	73
Head & Bronson	20	R	51	0	59	.....	110	133
Indian Reserve (Golden Lake)	21	R	5	0	2	.....	7	11
Maria	22	R	13	0	16	.....	29	41
Murchison, Dickens, Preston, Clancy, Lyell, Madawaska	23	R	144	3	61	1	209	289
Pembroke Town (Ville)	24A	U	124	1	50	.....	175	261
"	24B	U	103	2	101	1	207	318
"	24C	U	149	8	75	1	233	345
"	24D	U	82	3	86	.....	171	252
"	24E	U	123	8	73	2	206	326
"	24F	U	144	3	100	.....	247	377
"	24G	U	103	4	41	.....	148	229
"	25A	U	53	4	71	.....	128	224
"	25B	U	121	4	108	2	235	359
"	25C	U	91	1	102	.....	194	293
"	25D	U	89	8	162	.....	259	420
"	25E	U	95	0	108	.....	203	334
"	25F	U	59	5	73	1	138	215
"	26A	U	67	9	106	.....	182	287
"	26B	U	62	2	90	.....	154	214
"	26C	U	84	4	144	1	233	372
"	26D	U	63	9	166	.....	238	345
"	26E	U	47	4	97	.....	148	242
"	26F	U	65	2	71	1	139	206
"	26G	U	86	3	142	.....	231	320
"	26H	U	53	2	74	.....	129	170
Pembroke Township	27	R	102	37	35	.....	174	229
Petawawa	28	R	74	7	105	.....	186	230
"	29	R	33	33	82	.....	148	182
Rolph, Buchanan & Wylie	30	R	66	13	53	.....	132	183
" "	31A	R	81	26	36	.....	143	186
" "	31B	R	99	8	46	.....	153	195
Ross	32	R	83	65	5	.....	153	219
" A-K	33	R	47	114	3	.....	164	217
" L-Z	33	R	57	80	6	.....	143	191
"	34	R	58	112	11	1	182	272
Stafford	35	R	102	136	7	.....	245	281
"	36	R	28	77	44	.....	149	191
"	37	R	65	12	76	.....	153	170
Sabine	38	R	30	1	16	.....	47	74
Westmeath A-K	39A	R	112	108	44	1	265	326
" L-Z	39B	R	102	71	38	.....	211	265
"	40	R	95	68	9	.....	172	232

RENFREW NORTH (NORD)—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Ira Delbert Cotnam.	William Robert Kirk.	Matthew McKay.			
Westmeath.....A-K	41A	R	45	34	39	.....	118	161
" .....L-Z	41B	R	44	44	75	1	164	259
"	42	R	101	93	0	.....	194	227
"	43	R	22	34	98	1	155	216
Wilberforce.....	44	R	56	125	35	1	217	271
"	45	R	87	109	14	.....	210	257
"	46	R	85	31	44	.....	160	205
"	47	R	51	40	44	.....	135	165
Fraser.....	48	R	9	2	0	.....	11	16
Totals—Totaux.....	72	.....	4,947	2,220	4,288	24	11,479	15,707

Majority for / Majorité pour **Ira Delbert Cotnam** over (sur) **Matthew McKay 659. / William Robert Kirk, 2,727.**

RENFREW SOUTH (SUD) Population 1921, 27,061.

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	John F. Gibbons.	Martin James Maloney.	Joseph Lawrence Murray.			
Admaston	1	R	77	39	49		165	218
"	2	R	108	39	62		209	241
"	3	R	6	54	100		160	199
"	4	R	108	10	11	1	130	171
"	5	R	11	35	37		83	103
"	6	R	1	6	25		32	37
ARNPRIOR TOWN (VILLE)								
Centre Ward (Quartier Centre)	7	R	1	121	85		207	282
" "	8	R	13	107	42		162	235
North Ward (Quartier Nord)	9	R	4	71	69	1	145	168
" "	9A	R	3	59	64		126	172
" "	10	R	10	105	58	1	174	225
" "	11	R	6	127	57	5	195	242
South Ward (Quartier Sud)	12	R	10	87	93		190	268
" "	13	R	3	93	66		162	245
" "	13A	R	5	100	71		176	208
" "	14	R	6	143	64		213	332
" "	15	R	6	114	60	4	184	232
Bagot & Blythfield	16	R	19	80	72	2	173	198
" "	16A	R	19	62	51		132	154
Bagot	17	R	23	15	17		55	63
"	18	R	7	32	22	1	62	65
"	19	R	4	40	32		76	83
"	20	R	12	8	27		47	51
Brougham	21	R	5	50	54		109	126
"	22	R	1	7	62	2	72	77
"	23	R	2	34	13		49	54
Braeside	24	R	16	66	70		152	188
"	24A	R	14	48	50		112	135
Brudenell	25	R	7	88	99		194	239
"	26	R	23	37	21	2	83	125
Eganville	27	R	1	174	83		258	312
Grattan	28	R	25	164	62	1	252	278
"	29	R	14	90	50		154	165
"	30	R	7	129	58		194	240
"	31	R	18	91	26	3	138	162
Griffith	32	R	1	33	29		63	74
Hagarty & Old Killaloe	33	R	19	84	101		204	293
Hagarty and Richards	34	R	1	31	20		52	66
Hagarty	35	R	5	68	92		165	215
"	36	R	0	41	88		129	156
"	37	R	1	37	11		49	69
Hagarty and Richards	38	R	3	41	42		86	93
Horton	39	R	131	89	47	1	268	313
"	40	R	45	30	67		142	163
"	41	R	100	24	19		143	172
Killaloe Station	42	R	3	160	96		259	291
Lynedoch	43	R	22	29	88	4	143	199
Matawatchan	44	R	38	47	45		130	155
McNab	45	R	80	48	29		157	191
"	46	R	120	29	27		176	250
"	47	R	73	67	45	1	186	229
"	48	R	65	48	27		140	175
"	49	R	68	39	42		149	199
Mansfield	50	R	4	52	93		149	178
"	50A	R	11	80	88		179	237
McNab	51	R	53	3	2		58	90
Radcliffe	52	R	8	78	83		169	252
Raglan	53	R	10	73	123		206	250
"	54	R	1	19	2		22	37
"	55	R	12	19	17		48	77

RENFREW SOUTH (SUD)—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	John F. Gibbons.	Martin James Maloney	Joseph Lawrence Murray.			
RENFREW TOWN (VILLE)								
South Ward (Quartier Sud)....	56	R	8	88	132	.....	228	297
" "	57	R	17	75	102	.....	194	248
" "	58	R	29	82	95	.....	206	248
" "	59	R	26	97	106	.....	229	270
Centre Ward (Quartier Centre)	60	R	39	82	90	1	212	350
" "	61	R	29	46	133	1	209	344
" "	62	R	43	76	118	1	238	375
" "	63	R	29	57	84	.....	170	350
North Ward (Quartier Nord)..	64	R	33	81	99	.....	213	244
" " ...	65	R	23	66	85	.....	174	240
" "	66	R	30	75	117	.....	222	244
" "	67	R	26	83	121	.....	230	286
Sebastopol.....	68	R	3	75	53	.....	131	156
"	69	R	6	44	38	.....	88	96
Sherwood, Jones & Burns.....	70	R	4	86	93	.....	183	233
" "	71	R	6	105	88	.....	199	218
" "	72	R	1	67	89	3	160	181
" "	73	R	2	128	138	.....	268	313
Totals—Totaux.....	78	.....	1,823	5,207	4,986	35	12,051	15,310

Majority for / Majority pour } **Martin James Maloney** over (sur) { **Joseph Lawrence Murray, 221.** / **John F. Gibbons, 3,384.**

RUSSELL Population 1921, 43,413.

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Alfred Goulet.	Wilfrid Thivierge.			
Ottawa City (Cité).							
Advance (Provisoire)	1	U	1	1	.....	2	
Rideau Ward (Quartier Rideau)	266A	U	47	46	.....	93	163
" "	266B	U	17	59	.....	76	159
" "	267	U	58	100	4	162	254
" "	268A	U	37	73	1	111	173
" "	268B	U	30	67	.....	97	167
" "	269	U	88	91	1	180	278
" "	270A	U	58	21	.....	79	158
" "	270B	U	52	23	.....	75	174
" "	271	U	101	54	1	156	256
" "	272	U	95	44	1	140	239
" "	273	U	99	20	.....	119	235
" "	274	U	125	29	.....	154	273
" "	275	U	51	64	.....	115	175
" "	276	U	51	81	.....	132	245
Eastview Town (Ville)	1A	U	59	6	1	66	165
" "	1B	U	26	61	.....	87	148
" "	2A	U	101	24	.....	125	204
" "	2B	U	91	41	.....	132	216
" "	3A	U	80	31	1	112	176
" "	3B	U	77	32	.....	109	161
" "	4A	U	92	22	.....	114	182
" "	4B	U	88	12	.....	100	150
" "	5A	U	188	18	.....	206	290
" "	5B	U	168	23	2	193	272
" "	6A	U	138	15	1	154	194
" "	6B	U	175	12	.....	187	233
" "	6C	U	112	9	.....	121	201
Rockland Town (Ville)	1A	R	153	18	2	173	194
" "	1B	R	112	14	7	133	170
" "	1C	R	107	19	1	127	226
" "	2A	R	122	17	2	141	188
" "	2B	R	129	21	3	153	175
" "	2C	R	129	29	2	160	228
" "	3A	R	167	5	2	174	211
" "	3B	R	119	17	3	139	164
Casselman	1A	R	159	18	.....	177	229
"	1B	R	190	12	.....	202	256
Cambridge	1A	R	74	10	1	85	125
"	1B	R	119	16	.....	135	187
"	2A	R	85	2	1	88	124
"	2B	R	88	28	.....	116	168
"	3A	R	102	9	.....	111	129
"	3B	R	51	16	.....	67	174
"	4	R	108	7	.....	115	252
"	5	R	62	9	.....	71	159
"	6	R	76	1	.....	77	118
Clarence	1A	R	105	69	1	175	408
"	1B	R	106	55	.....	161	
"	2A	R	95	5	.....	100	119
"	2B	R	159	6	.....	165	191
"	3	R	62	69	.....	131	193
"	4	R	128	13	.....	141	177
"	5	R	122	79	.....	201	244
"	6	R	142	2	1	145	167
"	7	R	64	8	.....	72	108
"	8	R	103	19	1	123	143
"	9	R	95	11	.....	106	144
"	10	R	49	13	.....	62	106
"	11	R	82	25	.....	107	134
"	12	R	77	28	.....	105	113
Cumberland	1A	R	53	65	.....	118	180
"	1B	R	64	62	.....	126	190

RUSSELL.—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Alfred Goulet.	Wilfrid Thivierge.			
Cumberland	2	R	33	48		81	124
"	3	R	117	8	2	127	160
"	4A	R	33	53		86	139
"	4B	R	29	83		112	161
"	5	R	32	11		43	83
"	6A	R	26	59		85	159
"	6B	R	40	60		100	176
"	7	R	76	30		106	134
"	8	R	77	79		156	224
"	9	R	106	53		159	207
"	10	R	37	11		48	60
Gloucester	1A	R	90	25		115	173
"	1B	R	105	19		124	173
"	2	R	133	56	1	190	276
"	3A	R	69	100		169	256
"	3B	R	63	103	2	168	301
"	4A	R	55	116		171	181
"	4B	R	29	55		84	165
"	5	R	62	59		121	207
"	6	R	56	80		136	197
"	7	R	12	42		54	123
"	8	R	18	79	3	100	283
"	9	R	59	52		111	185
"	10A	R	58	36		94	142
"	10B	R	62	43		105	185
"	11	R	79	34		113	194
"	12A	R	86	88	3	177	201
"	12B	R	50	71		121	238
"	13	R	38	28		66	113
"	14	R	70	30		100	138
"	15	R	124	57		181	211
"	16A	R	60	48		108	159
"	16B	R	44	55		99	143
Osgoode	1	R	49	76		125	157
"	2	R	92	9	2	103	163
"	3	R	32	57		89	143
"	4A	R	33	104		137	195
"	4B	R	8	80		88	130
"	5	R	30	51		81	133
"	6	R	34	71		105	244
"	7	R	54	30		84	146
"	8	R	10	81		91	146
"	9	R	51	80		131	235
"	10	R	71	64		135	253
"	11	R	30	26		56	216
"	12	R	15	73	1	89	273
"	13	R	37	82		119	181
Russell	1	R	40	18		58	150
"	2	R	27	59		86	197
"	3A	R	16	75		91	151
"	3B	R	35	64		99	176
"	4	R	7	67		74	163
"	5	R	34	12		46	110
"	6	R	41	5		46	130
"	7	R	82	10		92	173
"	8A	R	69	15		84	197
"	8C	R	67	10		77	156
"	8B	R	65	8		73	181
"	9	R	42	2		44	127
Totals—Totaux	122		9,062	4,876	54	13,992	22,032

Majority for / Majorité pour **Alfred Goulet, 4,186.**

SIMCOE EAST (EST) Population—1921, 37,122

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Fred W. Grant	Alfred Burke Thompson	Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
			On a recount (Sur un nouveau dépouillement)				
Coldwater	1	R	50	78		128	166
"	2	R	66	82		148	192
Matchedash	3	R	71	94		165	204
"	4	R	8	23		31	71
Medonte	5	R	54	61	3	118	149
"	6	R	40	60		100	111
"	7	R	88	36		124	163
"	8	R	87	74		161	219
"	9	R	57	28		85	110
"	10	R	52	42		94	108
"	11	R	38	36		74	95
"	12	R	58	46		104	142
"	13	R	38	50		88	136
"	14	R	20	94		114	145
"	15	R	16	81		97	141
"	16	R	32	52		84	135
Midland	17	U	57	62		119	176
"	18	U	86	74		160	240
"	19	U	83	80		163	239
"	20	U	89	84	1	174	255
"	21	U	96	69		165	239
"	21A	U	56	48		104	141
"	22	U	71	54		125	167
"	23	U	82	63		145	204
"	24	U	87	62	1	150	184
"	25	U	97	67		164	214
"	26	U	85	77		162	265
"	27	U	67	37	2	106	169
"	28	U	95	56	2	153	235
"	29	U	101	56	2	159	248
"	30	U	89	58		147	252
"	31	U	64	80	1	145	220
"	32	U	82	67	3	152	215
"	33	U	81	108		189	272
"	34	U	64	47		111	167
"	35	U	82	114		196	300
"	35A	U	67	88		155	230
"	35B	U	43	77		120	192
Orillia Town (Ville)	36	U	64	106		170	225
" "	37	U	58	99		157	214
" "	38	U	71	97		168	244
" "	39	U	83	75		158	210
" "	40	U	89	123	2	214	284
" "	41	U	96	140	2	238	291
" "	42	U	66	99	1	166	216
" "	43	U	82	94		176	239
" "	44	U	63	78		141	174
" "	45	U	53	62		115	171
" "	46	U	68	80	1	149	193
" "	47	U	47	82	2	131	184
" "	48	U	45	90		135	192
" "	49	U	47	88	1	136	198
" "	50	U	86	109	1	196	240
" "	51	U	86	82	1	169	231
" "	52	U	89	66	1	156	206
" "	53	U	65	99		164	231
" "	54	U	46	80		126	188
" "	55	U	67	111		178	219
" "	56	U	51	95		146	179
" "	57	U	59	71		130	169
" "	58	U	62	59		121	172
" "	59	U	93	113		206	283
Orillia Township	60	R	116	90		206	250
"	61	R	68	81	1	150	163

SIMCOE EAST (EST)—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Fred W. Grant	Alfred Burke Thompson			
Orillia Township	62	R	30	50	.....	80	140
"	63	R	81	56	.....	137	144
"	64	R	29	112	.....	141	178
"	65	R	55	72	.....	127	148
"	66	R	80	68	.....	148	193
"	67	R	30	74	.....	104	121
"	68	R	23	69	2	94	136
"	69	R	54	31	.....	85	111
"	70	R	87	75	.....	162	228
"	71	R	60	76	.....	136	211
Penetanguishene	72	R	168	49	1	218	297
"	73	R	141	35	.....	176	232
"	74	R	157	59	1	217	266
"	75	R	87	69	.....	156	209
"	76	R	136	67	.....	203	249
"	77	R	146	70	.....	216	274
"	78	R	126	97	.....	223	273
"	79	R	37	157	1	195	232
Port McNicol	80	R	79	144	1	224	303
"	81	R	54	132	3	189	243
Tay	82	R	37	32	.....	69	92
"	83	R	17	25	.....	42	50
"	84	R	40	100	.....	140	173
"	85	R	36	89	.....	125	185
"	86	R	30	81	.....	111	117
"	87	R	34	92	.....	126	165
"	88	R	33	78	.....	111	170
"	89	R	28	58	1	87	93
"	90	R	21	24	.....	45	61
"	91	R	12	40	.....	52	63
"	92	R	53	72	.....	125	170
"	93	R	18	92	.....	110	131
Tiny	94	R	45	102	.....	147	171
"	95	R	50	64	1	115	153
"	96	R	195	61	.....	256	267
"	97	R	136	41	3	180	239
"	98	R	175	22	.....	197	239
"	99	R	93	130	.....	223	275
"	100	R	184	30	1	215	265
"	101	R	87	26	2	115	160
"	102	R	40	18	.....	58	76
Victoria Harbour	103	R	91	81	.....	172	234
"	104	R	57	85	1	143	181
"	105	R	65	51	.....	116	132
"	106	R	63	45	.....	108	121
Midland Advance (Provisoire)	107	U	20	12	2	34	
Port McNicol Advance (Provisoire)	108	R	30	47	2	79	
Totals—Totaux	111	.....	7,669	7,994	50	15,713	20,848

Majority for / Majorité pour **Alfred Burke Thompson, 325.**

SIMCOE NORTH (NORD) Population 1921, 22,100.

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	William Alves Boys.	Ernest Charles Drury.			
Barrie	1	U	113	92		205	302
"	1A	U	82	94	1	177	226
"	2	U	72	59		131	181
"	2A	U	35	49	1	85	140
"	2B	U	80	99	1	180	247
"	2C	U	66	68		134	189
"	3	U	108	83		191	270
"	3A	U	100	55		155	192
"	3B	U	66	66		132	174
"	4	U	63	36		99	141
"	4A	U	82	86		168	236
"	4B	U	122	96	2	220	311
"	4C	U	53	60		113	151
"	4D	U	63	59		122	164
"	4E	U	112	68		180	221
"	5	U	84	37		121	178
"	5A	U	84	48		132	196
"	5B	U	128	63		191	254
"	5C	U	91	48	1	140	192
"	6	U	68	43		111	168
"	6A	U	89	31	1	121	220
"	6B	U	113	35	1	149	263
"	6C	U	86	35	1	122	197
" Advance (Provisoire)	6D	U	153	28		181	
Collingwood	7	U	135	50		185	298
"	7A	U	125	51	3	179	289
"	8	U	78	48		126	200
"	8A	U	91	36		127	209
"	8B	U	111	59		170	248
"	9	U	100	76		176	256
"	9A	U	108	65		173	268
"	10	U	89	47		136	200
"	10A	U	98	55	1	154	229
"	10B	U	69	41		110	181
"	11	U	81	85	1	167	220
"	11A	U	94	65		159	246
"	11B	U	96	60	2	158	227
"	12	U	102	69	1	172	264
"	12A	U	110	79		189	266
"	12B	U	119	69		188	287
Creemore	13	R	88	82		170	210
"	13A	R	124	58	1	183	221
Apto	14	R	55	88		143	179
Rowley's	15	R	84	113		197	256
Phelpston	16	R	37	117		154	188
Elmvale	17	R	94	65		159	229
"	17A	R	96	45		141	175
Vigo	18	R	27	161		188	238
Lillicraps'	19	R	71	150		221	285
Langman's	20	R	68	122		190	222
Avening	21	R	78	77		155	187
Currie's School	22	R	49	79	1	129	169
Cashtown	23	R	48	52		100	163
Fourth Line Corners	24	R	83	110		193	251
Synnott's	25	R	24	59		83	112
Batteau	26	R	72	81	2	155	196
Dunedin	27	R	91	116	5	212	260
Glen Huron	28	R	97	34		131	167
Singhampton	29	R	111	12		123	159
Duntroon	30	R	100	119		219	271
Nottawa	31	R	84	59		143	196
"	31A	R	69	76		145	203
Lawrence's	32	R	45	57		102	136
Crown Hill	33	R	27	120		147	162
Bertram's	34	R	61	110	1	172	196

SIMCOE NORTH (NORD)—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	William Alves Boys.	Ernest Charles Drury.			
Edgar	35	R	44	132	.....	176	206
Oro Town Hall	36	R	61	154	1	216	256
Rugby	37	R	54	154	.....	208	245
Jarratt's	38	R	50	84	.....	134	172
Oro Station	39	R	44	76	.....	120	136
Hawkestone	40	R	105	101	.....	206	251
Shanty Bay	41	R	44	100	.....	144	170
Brentwood	42	R	63	65	1	129	179
New Lowell	43	R	67	58	.....	125	141
"	43A	R	74	77	.....	151	200
Cain's	44	R	56	85	.....	141	178
Crow's Corners	45	R	97	99	.....	196	225
Tory Hill	46	R	78	8	.....	86	105
Sunnidale Corners	47	R	33	124	.....	157	170
Stayner	48	R	51	93	.....	144	212
"	48A	R	86	80	.....	166	204
"	49	R	98	98	1	197	288
Dalston	50	R	41	147	.....	188	224
Midhurst	51	R	71	113	.....	184	211
Cundles	52	R	66	101	1	168	214
Minesing	53	R	103	144	.....	247	275
Grenfell	54	R	80	116	1	197	244
Edenvale	55	R	12	30	.....	42	61
Anten Mills	56	R	22	31	.....	53	61
Ferndale	57	R	56	40	.....	96	126
Totals—Totaux	90	.....	7,058	6,865	32	13,955	18,486

Majority for / Majorité pour **William Alves Boys, 193.**

STORMONT Population—1921, 25,134

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Arnold Neilson Smith	Charles James Hamilton			
Osnabruck	1	R	70	72	.....	142	175
"	1	R	74	67	.....	141	170
"	2	R	109	82	2	193	236
"	3	R	55	55	.....	110	143
"	3	R	72	71	.....	143	172
"	4	R	28	83	1	112	137
"	4	R	65	77	1	143	180
"	5	R	79	102	.....	181	233
"	6	R	63	59	.....	122	160
"	7	R	74	86	.....	160	206
"	7	R	76	102	.....	178	256
"	8	R	96	65	.....	161	248
Roxborough	1	R	104	92	.....	196	239
"	1	R	111	101	.....	212	261
"	2	R	55	111	1	167	208
"	3	R	128	54	.....	182	201
"	4	R	124	94	.....	218	258
"	4	R	73	64	.....	137	161
"	5	R	123	42	.....	165	206
"	6	R	155	52	.....	207	261
"	7	R	122	57	1	180	208
"	7	R	126	57	.....	183	204
Cornwall Township	1A	R	173	72	.....	245	270
" "	1B	R	205	78	1	284	330
" "	1C	R	195	58	.....	253	290
" "	2	R	75	102	2	179	222
" "	3	R	41	124	1	166	250
" "	4	R	44	109	.....	153	214
" "	5	R	85	104	1	190	219
" "	6	R	95	48	2	145	199
" "	6	R	60	32	1	93	119
" "	7	R	69	34	.....	103	169
" "	7	R	84	42	2	128	211
" Town (Ville)	1A	U	134	24	.....	158	216
" "	1B	U	199	40	.....	239	289
" "	2A	U	122	40	.....	162	194
" "	2B	U	134	40	.....	174	217
" "	3A	U	42	111	.....	153	198
" "	3B	U	44	74	.....	118	159
" "	4A	U	40	93	1	134	167
" "	4B	U	70	67	1	138	181
" "	5A	U	56	98	1	155	202
" "	5B	U	55	114	1	170	222
" "	6A	U	67	113	4	184	243
" "	6B	U	61	159	3	223	290
" "	7A	U	65	104	2	171	219
" "	7B	U	74	141	.....	215	280
" "	8A	U	52	110	.....	162	211
" "	8B	U	39	74	.....	113	160
" "	9A	U	59	92	1	152	202
" "	9B	U	78	118	.....	196	259
" "	10A	U	52	97	.....	149	208
" "	10B	U	52	97	.....	149	200
" "	10C	U	52	92	1	145	192
" "	11A	U	70	96	.....	166	220
" "	11B	U	94	79	3	176	226
" "	11C	U	80	66	.....	146	179
Finch Township	1	R	74	78	.....	152	176
" "	2	R	52	77	.....	129	194
" "	3	R	63	65	1	129	165
" "	4	R	150	86	.....	236	290
" "	5	R	114	81	2	197	259
" "	6	R	60	56	.....	116	138
" "	6	R	88	46	3	137	181
" "	7	R	123	14	.....	137	167

STORMONT—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Arnold Neilson Smith	Charles James Hamilton	Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Finch Township	8	R	67	44	.....	111	161
" Village	1	R	69	161	.....	230	257
Cornwall Township—*Con.*	8	R	68	74	1	143	365
" "	8	R	98	59	1	158	
" "	9	R	66	107	.....	173	226
" "	9	R	100	109	1	210	245
" "	9	R	125	88	2	215	246
" "	10	R	62	94	1	157	202
" "	10	R	51	119	.....	170	221
" "	11	R	168	84	2	254	263
" "	11	R	126	54	.....	180	227
Totals—Totaux	76	.....	6,623	6,083	48	12,754	16,133

Majority for / Majorité pour **Arnold Neilson Smith, 540.**

TIMISKAMING NORTH (NORD) Population—1921, 26,028

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Joseph Bradette	John Raymond O'Neil			
Cochrane, Advance (Provisoire)	1	R	23	26		49	
Hearst, Advance (Provisoire)	2	R	3	0		3	
Timmins, Advance (Provisoire)	3	U	1	1		2	
Abitibi	4	R	19	34		53	80
Alert	5	R	50	9		59	87
Ameson	6	R	22	5		27	48
Ansonville	7	R	105	45		150	269
"	8	R	138	42	1	181	297
"	9	R	144	39	1	184	259
"	10	R	156	31	7	194	306
"	10A	R	124	38	3	165	261
Anthony	11	R	20	32		52	94
Barbers Bay	12	R	35	20		55	72
Beatty	13	R	3	42		45	65
"	14	R	39	17		56	75
Bingle	15	R	16	2		18	25
Bourkes	16	R	12	22		34	62
Bowman	17	R	34	79		113	166
Brower	18	R	46	62		108	134
Boivin's Landing	19	R	4	4		8	78
Cache No. 3	20	R	21	35		56	129
Carr	21	R	13	26		39	57
Casgrain	22	R	35	23	3	61	145
Chute	23	R	35	19		54	68
"	24	R	35	25		60	79
"	24B	R	18	54	1	73	96
Cochrane	25	R	58	78		136	140
"	26	R	102	111	5	218	277
"	27	R	99	123		222	331
"	28	R	79	104		183	292
"	29	R	85	71		156	256
"	30	R	63	82		145	283
"	31	R	98	90		188	281
Connaught	32	R	46	159		205	266
Coppell	33	R	37	20		57	105
Delora	34	R	12	38		50	69
"	35	R	13	54		67	75
Dome	36	R	26	144		170	228
"	37	R	11	120	4	135	191
" West (Ouest)	38	R	33	18		51	55
Devonshire	39	R	55	16	1	72	100
Driftwood	40	R	86	30		116	170
Dugwal	41	R	30	7		37	60
Edwards	42	R	5	8		13	25
Fauquier	43	R	160	31		191	325
Fournier	44	R	40	28		68	80
Frederickhouse	45	R	89	46	3	138	171
Fryatt	46	R	57	6	2	65	103
Gardiner	47	R	7	11		18	51
German	48	R	1	20		21	47
Glackmeyer	49	R	79	27		106	131
"	50	R	97	12		109	137
Goldale Subdivision	51	R	41	12		53	74
Goldlands	52	R	20	39		59	84
Gregoire Mills	53	R	60	4		64	73
Holloway	54	R	6	6		12	20
Harty	56	R	64	14		78	219
Hearst	57	R	58	58		116	156
"	58	R	36	51	2	89	127
Hislop	59	R	34	7		41	54
"	60	R	23	24		47	82
Holland	61	R	53	25		78	103
Homer	62	R	31	20		51	59
Hoyle	63	R	34	18	2	54	75
Hunta	64	R	17	66		83	123

TIMISKAMING NORTH (NORD)—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Joseph Bradette	John Raymond O'Neil			
Island Falls	65	R	6	23	.....	29	30
Iroquois Falls	66	R	71	126	.....	197	292
"	67	R	50	69	.....	119	180
"	68	R	44	94	2	140	232
"	69	R	41	95	.....	136	181
Jacksonboro	70	R	23	51	2	76	100
Kabina	71	R	10	6	.....	16	17
Kapuskasing	72	R	66	50	.....	116	160
"	73	R	87	62	.....	149	254
"	73A	R	139	92	2	233	327
"	73B	R	84	67	.....	151	208
"	74	R	112	44	4	160	209
"	74A	R	130	109	5	244	322
"	75	R	78	83	2	163	208
Kendall	76	R	72	27	1	100	182
"	77	R	31	36	2	69	94
Kennedy	78	R	14	17	.....	31	46
Kitigan	79	R	73	28	3	104	181
Lakeview Townsite	80	R	11	38	3	52	75
Low Bush	81	R	24	17	.....	41	49
Lowther	82	R	34	16	.....	50	74
Mace	83	R	19	3	.....	22	32
Mahaffy	84	R	1	8	.....	9	12
Matheson	85	R	21	56	.....	77	114
"	86	R	17	39	.....	56	84
Mattice	87	R	131	28	1	160	200
Menapia	88	R	13	36	.....	49	54
Monteith	89	R	51	111	1	163	217
Moonbeam	90	R	164	18	.....	182	194
"	90A	R	92	18	1	111	186
Moose Factory	91	R	1	103	1	105	169
Mountjoy	92	R	87	79	.....	166	230
McIntosh Springs	93	R	41	4	2	47	75
Nahma	94	R	33	35	2	70	85
Nellie Lake	95	R	40	24	.....	64	86
Night Hawk Peninsula	96	R	0	6	.....	6	6
Norembega	97	R	118	16	1	135	169
Onagon	98	R	30	3	1	34	35
Opazatika	99	R	62	88	.....	150	248
Porquis Junction	100	R	51	91	1	143	180
Porcupine	101	R	43	38	1	82	97
Ramore	102	R	146	48	4	198	248
Ryland	103	R	26	15	.....	41	77
Sandy Falls	104	R	15	10	.....	25	66
Shaw	105	R	4	27	1	32	41
Shillington	106	R	18	66	.....	84	124
Smooth Rock Falls	107	R	155	94	4	253	325
" "	108	R	57	60	2	119	147
South Porcupine	109	R	64	162	2	228	330
"	110	R	37	95	5	137	251
"	111	R	31	74	.....	105	181
Stavert	112	R	49	37	3	89	106
Strickland	113	R	64	29	.....	93	113
Smoky Falls	114	R	42	39	3	84	126
Teefy	115	R	16	3	.....	19	41
"	116	R	24	16	.....	40	61
Timmins	118	U	55	42	.....	97	160
"	119	U	94	57	2	153	250
"	120	U	117	53	.....	170	279
"	121	U	93	46	4	143	250
"	122	U	72	55	.....	127	247
"	123	U	79	57	.....	136	250
"	124	U	56	26	.....	82	100
"	125	U	64	73	2	139	234
"	126	U	128	70	2	200	299

TIMISKAMING NORTH (NORD)—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Joseph Bradette	John Raymond O'Neil	Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Timmins	127	U	46	101	3	150	273
"	128	U	53	87	2	142	233
"	129	U	132	35	.....	167	251
"	130	U	128	38	.....	166	250
"	131	U	67	71	3	141	250
"	132	U	50	37	.....	87	162
"	133	U	51	75	1	127	249
"	134	U	34	42	.....	76	257
"	135	U	83	47	.....	130	250
"	136	U	61	27	1	89	117
"	137	U	76	66	2	144	250
"	138	U	39	17	3	59	94
"	139	U	50	77	.....	127	250
"	140	U	56	59	4	119	206
"	140A	U	69	59	2	130	250
"	140B	U	29	22	2	53	92
"	140C	U	41	83	3	127	229
Tisdale	141	R	0	16	.....	16	33
"	142	R	17	17	.....	34	73
"	143	R	69	97	.....	166	301
"	143A	R	35	84	4	123	217
"	144	R	45	79	.....	124	273
"	145	R	39	110	.....	149	260
"	146	R	7	34	.....	41	51
"	147	R	67	74	.....	141	341
"	148	R	82	66	14	162	179
Tolmie	149	R	4	48	.....	52	70
Val Gagne	151	R	81	42	.....	123	133
Val Rita	152	R	133	18	4	155	217
Victoriaville	153	R	151	47	1	199	248
Vimy Ridge	154	R	14	24	.....	38	83
Watabeag	155	R	21	8	.....	29	79
Wawiatin Falls	156	R	3	9	1	13	21
Weyborn	157	R	42	43	.....	85	107
Yorkston	159	R	15	56	.....	71	117
Totals—Totaux	165	.....	8,707	7,553	157	16,417	25,116

Majority for / Majorité pour } Joseph Bradette, 1,154.

TIMISKAMING SOUTH (SUD) Population—1921, 31,747

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Ernest Frederick Armstrong	Malcolm Lang			
Cobalt	1A	U	33	103	2	138	224
"	1B	U	19	83	3	105	163
"	2	U	49	116	.....	165	295
"	3A	U	41	78	.....	119	184
"	3B	U	30	69	.....	99	159
"	4A	U	76	71	.....	147	233
"	4B	U	61	53	.....	114	194
"	5A	U	94	49	1	144	212
"	5B	U	79	40	2	121	185
"	6	U	104	85	.....	189	272
"	7	U	42	53	1	96	144
Haileybury	8A	U	99	68	.....	167	231
"	8B	U	77	89	.....	166	223
"	9	U	57	50	.....	107	166
"	10	U	37	82	.....	119	226
"	11A	U	52	83	.....	135	217
"	11B	U	63	80	.....	143	215
"	12	U	54	81	.....	135	211
"	13	U	21	57	.....	78	131
"	14	U	38	30	.....	68	138
New Liskeard	15	R	93	95	.....	188	242
"	16	R	99	68	.....	167	201
"	17	R	43	77	.....	120	184
"	18	R	128	115	4	247	322
"	19A	R	74	80	.....	154	189
"	19B	R	49	59	.....	108	157
"	20	R	85	100	.....	185	256
Englehart	21	R	119	50	.....	169	251
"	22A	R	125	41	.....	166	245
"	22B	R	129	42	.....	171	224
" Advance (Prov.)	23	R	43	8	.....	51	.....
Latchford	24	R	76	59	1	136	187
Thornloe	25	R	22	28	.....	50	56
Charlton	26	R	62	47	.....	109	155
James	27A	R	80	77	.....	157	223
"	27B	R	71	72	.....	143	202
Kirkland Lake	28A	R	69	50	2	121	298
"	28B	R	73	50	.....	123	302
"	28C	R	76	41	3	120	264
"	29A	R	65	93	5	163	313
"	29B	R	40	87	.....	127	251
"	29C	R	57	123	.....	180	299
"	29D	R	93	77	.....	170	272
"	30	R	97	71	1	169	318
Swastika	31	R	108	86	4	198	296
Tomiko	32	R	11	2	.....	13	18
Kenny	33	R	10	21	1	32	49
Temagami	34	R	43	36	.....	79	163
Bear Island	35	R	26	17	.....	43	78
Goward	36	R	5	2	.....	7	8
Gillies Depot	37	R	17	4	.....	21	32
Coleman West (Ouest)	38	R	107	83	.....	190	276
Giroux Lake	39	R	65	31	.....	96	148
La Rose Mine	40	R	62	82	.....	144	222
Argentite	41	R	31	78	4	113	179
North Cobalt	42A	R	74	133	.....	207	316
"	42B	R	45	41	.....	86	135
Clover Valley	43	R	30	40	.....	70	73
Moore's Cove	44	R	49	39	1	89	114
Silver Centre	45	R	55	181	.....	236	276
Lorraine Road	46	R	40	21	.....	61	71
Ragged Chutes	47	R	25	7	.....	32	41
Montreal River	48	R	12	12	1	25	35
Firstbrook	49	R	7	31	.....	38	55
Hudson	50	R	59	73	.....	132	187
Dymond	51	R	65	91	1	157	193
"	52	R	101	101	2	204	275

TIMISKAMING SOUTH (SUD)—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Ernest Frederick Armstrong	Malcolm Lang			
Harris	53	R	71	73	2	146	190
Casey	54A	R	11	49	.....	60	112
"	54B	R	13	90	.....	103	193
Harley	55	R	97	101	.....	198	258
Kerns	56	R	71	135	.....	206	272
Henwood	57	R	66	79	.....	145	189
Cane	58	R	44	78	.....	122	153
Leeville	59	R	22	31	.....	53	68
Elk Lake	60	R	9	15	.....	24	60
Gowganda	61	R	34	48	.....	82	150
Bestel	62	R	52	53	.....	105	182
Nicol	63	R	51	86	3	140	232
Beauchamp	64	R	44	13	.....	57	100
Earlton	65	R	45	119	.....	164	215
"	66	R	43	41	2	86	105
Hilliard	67	R	104	44	.....	148	187
Brethour	68	R	27	61	.....	88	118
Tomstown	69	R	62	56	.....	118	146
Evanturel	70	R	53	102	.....	155	212
Dack	71	R	49	61	1	111	237
Hough Lake	72	R	32	22	1	55	94
Hills Lake	73	R	28	18	1	47	67
Zeta	74	R	46	37	.....	83	133
Taillon	75	R	5	15	.....	20	23
Chamberlain	76	R	86	49	.....	135	167
Marter	77	R	31	30	.....	61	108
Krugerdorf	78	R	47	29	.....	76	130
Hill Top Mine	79	R	10	37	.....	47	55
Boston Creek	80	R	36	46	.....	82	113
Rosegrove	81	R	22	29	.....	51	119
Dane	83	R	27	21	.....	48	52
Argonaut Mine	84	R	29	20	1	50	74
Northland Mine	85	R	0	10	.....	10	16
Larder Lake	86	R	19	20	.....	39	89
Crown City (Cité)	87	R	16	8	.....	24	28
Kenogami Lake	88	R	24	8	.....	32	43
Sesekinika	89	R	6	34	2	42	71
Capreol	90	R	81	113	1	195	265
"	91	R	89	138	1	228	320
"	92	R	61	104	.....	165	256
Norman	93	R	43	31	.....	74	95
Milnet	94	R	38	98	.....	136	172
Capreol Advance (Provisoire)	95	R	26	57	.....	83	.....
" Township	96	R	66	189	.....	255	365
Hanmer	97	R	80	169	.....	249	262
Blezard	98	R	60	113	1	174	215
Garson Mine	99	R	155	82	.....	237	356
Skead	100	R	78	21	.....	99	145
Ess Creek	101	R	9	9	.....	18	36
Loughlin	102	R	10	3	1	14	36
Sisk	103	R	13	2	.....	15	50
Bastedo	104	R	3	26	.....	29	43
Fell	105	R	0	8	.....	8	8
Walsh Katrine Mine	106	R	11	7	.....	18	21
Mowats Landing	107	R	7	0	.....	7	11
Silver Centre Dock	108	R	37	44	.....	81	100
Lebel	109	R	18	13	.....	31	36
Morrisette	110	R	3	6	.....	9	15
Johnson Siding	111	R	7	1	.....	8	11
Cheminis	112	R	16	23	.....	39	65
Goldthorpe	113	R	8	5	.....	13	33
Lowell Lake	114	R	3	3	.....	6	17
Timiskaming South (Sud)	115	R	7	34	3	44	64
Pense	117	R	9	0	.....	9	13
Totals—Totaux	131	.....	6,411	7,309	59	13,779	20,445

Majority for / Majorité pour } **Malcolm Lang, 898.**

TORONTO EAST (EST) Population 1921, 63,735.

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Kathleen Bennett.	Hon. Edmond Baird Ryckman.			
TORONTO CITY (CITÉ)							
Advance (Provisoire)	.....	U	4	13	.....	17	
Ward (Quartier) 1	1	U	21	38	.....	59	172
"	2	U	8	80	.....	88	212
"	3	U	19	86	.....	105	252
"	4	U	18	68	1	87	206
"	5	U	22	88	4	114	248
"	6	U	18	105	.....	123	247
"	7	U	6	52	.....	58	144
"	8	U	19	82	1	102	234
"	9	U	19	92	.....	111	239
"	10	U	15	76	.....	91	213
"	11	U	17	85	2	104	227
"	12	U	15	55	.....	70	154
"	13A	U	15	53	.....	68	170
"	13B	U	7	70	.....	77	132
"	14	U	10	70	.....	80	225
"	15	U	5	85	2	92	262
"	16A	U	7	51	.....	58	180
"	16B	U	7	30	.....	37	173
"	17	U	3	54	.....	57	238
"	18	U	14	101	.....	115	225
"	19	U	12	63	.....	75	229
"	20	U	9	40	.....	49	177
"	21	U	19	43	.....	62	216
"	22	U	9	81	.....	90	239
"	23	U	12	90	.....	102	227
"	24	U	11	72	.....	83	274
"	25	U	14	92	1	107	278
"	26	U	19	47	.....	66	170
"	27	U	14	58	.....	72	208
"	28	U	3	76	.....	79	255
"	29	U	20	52	.....	72	221
"	30	U	11	70	.....	81	207
"	31	U	20	84	3	107	240
"	32	U	19	77	2	98	231
"	33	U	9	75	4	88	228
"	34	U	15	48	.....	63	197
"	35	U	18	54	.....	72	248
"	36	U	23	88	.....	111	275
"	37	U	24	75	.....	99	260
"	38	U	15	76	1	92	235
"	39	U	19	46	.....	65	162
"	40	U	30	61	2	93	233
"	41	U	14	88	.....	102	213
"	42	U	20	73	.....	93	255
"	43	U	10	68	.....	78	224
"	44	U	12	48	.....	60	128
"	45	U	27	87	.....	114	272
"	46A	U	11	60	.....	71	153
"	46B	U	18	65	.....	83	163
"	47	U	25	83	2	110	253
"	48A	U	28	73	.....	101	194
"	48B	U	20	64	.....	84	170
"	49	U	21	90	.....	111	264
"	50	U	22	70	1	93	179
"	51	U	38	117	.....	155	292
"	52	U	20	120	.....	140	227
"	53	U	33	111	1	145	299
"	54	U	28	87	.....	115	236
"	55	U	10	78	.....	88	191
"	56A	U	11	46	.....	57	174
"	56B	U	19	43	.....	62	144
"	57A	U	26	90	.....	116	203

TORONTO EAST (EST)—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Kathleen Bennett	Hon. Edmond Baird Ryckman.			
TORONTO CITY (CITÉ)							
Ward (Quartier) 1—*Con.*	57B	U	10	39		49	108
"	58A	U	12	50	1	63	167
"	58B	U	14	29	2	45	145
"	59	U	21	116		137	286
"	60A	U	12	85		97	190
"	60B	U	14	39		53	125
"	61A	U	22	74		96	178
"	61B	U	21	50		71	152
"	62A	U	13	56		69	154
"	62B	U	8	62		70	150
"	63	U	39	95	1	135	252
"	64	U	14	53		67	208
"	65	U	30	84		114	235
"	66A	U	29	55		84	174
"	66B	U	9	36		45	133
"	67A	U	11	62		73	164
"	67B	U	13	63		76	143
"	68A	U	12	81		93	198
"	68B	U	8	48		56	130
"	69	U	16	107		123	223
"	70	U	13	79		92	206
"	71A	U	12	58	1	71	187
"	71B	U	4	51		55	141
"	72	U	23	109		132	297
"	73	U	24	87		111	271
"	74	U	13	142		155	272
"	75	U	37	97	1	135	250
"	76	U	8	63		71	159
"	77A	U	17	48		65	150
"	77B	U	17	48		65	178
"	78	U	24	104		128	291
"	79	U	12	63		75	228
"	80	U	15	103		118	258
"	81	U	23	69		92	214
"	82	U	19	74		93	251
"	83A	U	11	71	1	83	169
"	83B	U	7	64		71	161
"	84	U	14	67		81	192
"	85	U	34	71		105	268
"	86	U	19	59		78	273
"	87	U	8	60		68	195
"	88	U	16	78		94	223
"	89	U	19	82		101	225
"	90A	U	21	81		102	200
"	90B	U	19	46		65	150
"	91	U	44	82	2	128	251
"	92	U	34	88		122	256
"	93	U	8	68		76	221
"	92	U	10	85		95	235
"	95	U	19	69		88	247
"	96	U	27	69		96	229
"	97A	U	23	39		62	142
"	97B	U	10	61		71	178
"	98	U	31	103	1	135	264
"	99	U	9	61		70	188
"	100	U	17	70	1	88	221
"	101	U	17	69		86	222
"	102	U	14	87		101	262
"	103	U	20	118		138	249
"	104A	U	12	84		96	192
"	104B	U	14	51	1	66	132
"	105A	U	17	60	1	78	164
"	105B	U	17	60		77	151

TORONTO EAST (EST)—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Kathleen Bennett.	Hon. Edmond Baird Ryckman.			
TORONTO CITY (CITÉ)							
Ward (Quartier) 1—*Con.*	106	U	25	113	1	139	280
"	107	U	9	60	.....	69	134
"	108	U	12	43	.....	55	130
"	109	U	19	89	.....	108	259
"	110	U	17	90	.....	107	213
"	111	U	13	85	1	99	229
"	112	U	19	91	.....	110	232
"	113	U	18	107	.....	125	263
"	114	U	26	101	.....	127	311
"	115	U	12	76	2	90	224
"	116	U	13	91	.....	104	200
"	117	U	45	88	.....	133	269
"	118	U	10	83	.....	93	231
"	119	U	20	82	.....	102	229
"	120	U	19	96	.....	115	234
"	121	U	29	57	.....	86	231
"	122A	U	6	73	.....	79	189
"	122B	U	12	42	.....	54	145
"	123	U	32	77	1	110	259
"	124	U	36	84	.....	120	230
"	125	U	13	90	.....	103	239
"	126	U	25	92	.....	117	221
"	127	U	14	102	1	117	233
"	128	U	11	79	.....	90	207
"	129	U	20	103	.....	123	265
"	130	U	17	106	.....	123	245
"	131	U	15	73	.....	88	196
"	132	U	35	90	.....	125	254
"	133	U	23	67	.....	90	201
"	134	U	13	99	.....	112	230
"	135	U	13	75	.....	88	179
"	136	U	26	117	.....	143	256
"	137	U	5	71	1	77	220
"	138	U	10	45	.....	55	124
"	139	U	18	123	.....	141	253
"	140	U	18	99	2	119	250
"	141	U	12	60	.....	72	151
"	142	U	41	62	1	104	178
"	143	U	30	98	.....	128	225
"	144	U	22	81	.....	103	189
"	145	U	24	100	.....	124	300
"	146	U	27	116	.....	143	298
"	147	U	31	113	.....	144	275
"	148	U	10	73	.....	83	161
"	149	U	42	104	2	148	287
"	150	U	49	86	1	136	284
"	151A	U	24	58	.....	82	160
"	151B	U	20	71	.....	91	163
"	152	U	24	84	.....	108	217
"	153A	U	13	83	.....	96	190
"	153B	U	15	66	.....	81	162
"	154A	U	14	69	.....	83	176
"	154B	U	12	58	1	71	150
"	155	U	13	109	.....	122	275
"	156	U	24	74	.....	98	185
"	157	U	35	87	.....	122	261
"	158	U	15	105	2	122	290
"	161	U	7	28	.....	35	62
Totals—Totaux	184	.....	3,299	13,789	56	17,144	38,829

Majority for / Majorité pour **Honourable Edmond Baird Ryckman, 10,490.**

TORONTO EAST (EST) CENTRE. Population—1921, 69,717.

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Cecil William Armstrong.	Alexander Smirle Lawson.	Robert Charles Matthews.			
TORONTO CITY (CITÉ)								
Ward (Quartier) 2	1	U	12	17	10	.....	39	80
"	2	U	28	14	12	.....	54	136
"	3	U	18	18	27	.....	63	178
"	4	U	28	29	57	.....	114	216
"	5	U	25	8	17	.....	50	109
"	6	U	21	8	36	.....	65	135
"	7	U	17	17	19	.....	53	105
"	8	U	24	10	27	1	62	147
"	9	U	17	17	31	1	66	149
"	10	U	35	34	23	2	94	215
"	11	U	9	18	37	.....	64	160
"	12	U	25	24	33	.....	82	180
"	13	U	20	35	35	.....	90	196
"	14A	U	20	62	27	4	113	261
"	14B	U	22	64	27	1	114	254
"	15	U	26	37	48	.....	111	254
"	16A	U	17	35	48	.....	100	260
"	16B	U	32	29	41	.....	102	224
"	17A	U	13	23	29	.....	65	291
"	17B	U	16	20	20	.....	56	293
"	18A	U	28	15	35	2	80	214
"	18B	U	20	19	41	1	81	251
"	18C	U	20	17	43	.....	80	222
"	19	U	28	35	35	.....	98	232
"	20A	U	26	29	36	1	92	215
"	20B	U	42	21	33	.....	96	208
"	21	U	23	23	20	1	67	160
"	22	U	33	12	27	4	76	220
"	23	U	36	30	42	.....	108	256
"	24	U	37	33	38	.....	108	241
"	25	U	28	19	22	3	72	213
"	26	U	21	27	26	2	76	231
"	27	U	34	12	26	3	75	231
"	28	U	40	27	26	.....	93	281
"	29	U	23	33	53	.....	109	228
"	30	U	25	35	23	.....	83	189
"	31	U	40	14	23	2	79	153
"	32	U	20	35	31	.....	86	194
"	33	U	22	30	67	2	121	238
"	34	U	29	35	45	.....	109	228
"	35	U	34	32	28	.....	94	212
"	36	U	32	24	37	.....	93	202
"	37A	U	24	33	55	.....	112	256
"	37B	U	22	36	41	.....	99	211
"	38A	U	12	31	39	.....	82	202
"	38B	U	18	31	38	.....	87	247
"	38C	U	16	21	51	.....	88	187
"	39A	U	29	34	61	1	125	222
"	39B	U	18	30	35	1	84	287
"	40	U	34	21	87	.....	142	182
"	41A	U	31	12	34	.....	77	134
"	41B	U	27	22	30	.....	79	243
"	42	U	25	27	76	5	133	203
"	43	U	34	18	25	1	78	195
"	44A	U	70	11	17	.....	98	172
"	44B	U	37	13	21	.....	71	165
"	45A	U	36	12	29	.....	77	181
"	45B	U	31	5	21	.....	57	214
"	46	U	47	17	22	.....	86	251
"	47	U	46	35	36	.....	117	262
"	48	U	38	27	34	1	100	250
"	49	U	45	9	35	5	94	225
"	50	U	66	15	26	.....	107	176

TORONTO EAST (EST) CENTRE—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Cecil William Armstrong.	Alexander Smirle Lawson.	Robert Charles Matthews.			
TORONTO CITY (CITÉ)								
Ward (Quartier) 2—*Con.*	51	U	33	14	19		66	203
"	52A	U	24	28	25		77	177
"	52B	U	38	25	27		90	166
"	53A	U	18	31	51		100	207
"	53B	U	23	19	32		74	276
"	54	U	59	31	27		117	273
"	55A	U	29	26	40		95	205
"	55B	U	47	10	65	1	123	147
"	56A	U	44	25	48		117	190
"	56B	U	31	20	18		69	153
"	57A	U	54	17	48		119	265
"	57B	U	27	24	20	1	72	163
"	58	U	62	43	40		145	208
"	59	U	36	18	23		17	287
"	60	U	76	28	29		133	261
"	61	U	23	36	72		131	173
"	62	U	16	57	47		120	177
"	63A	U	23	28	28		79	250
"	63B	U	16	25	38		79	217
"	64A	U	19	26	70		115	190
"	64B	U	22	27	51		100	148
"	65A	U	43	19	31		93	198
"	65B	U	31	17	18	2	68	200
"	66A	U	20	28	44		92	243
"	66B	U	16	36	18		70	298
"	67	U	44	32	66	4	146	177
"	68	U	44	43	69		156	146
"	69A	U	46	14	22		82	287
"	69B	U	25	17	20	2	64	222
"	70	U	32	47	60		139	290
"	71	U	12	47	48	1	108	224
"	72	U	62	30	50	4	146	269
"	73	U	50	38	46		134	269
"	74	U	27	22	52		101	276
"	75	U	25	40	62		127	204
"	76	U	60	18	49		127	193
"	77	U	42	22	53		117	163
"	78A	U	14	56	47		117	296
"	78B	U	18	15	37		70	178
"	79	U	16	28	102		146	160
"	80A	U	11	21	54		86	320
"	80B	U	11	42	36		89	153
"	81A	U	31	30	39		100	297
"	81B	U	18	19	37		74	221
"	82	U	37	26	49		112	204
"	83	U	25	29	35	2	91	221
"	84A	U	38	40	45		123	204
"	84B	U	32	14	19		65	128
"	85	U	31	22	41	4	98	220
"	86	U	43	56	36		135	244
"	87A	U	22	24	34		80	196
"	87B	U	16	18	34	1	69	144
"	88	U	13	21	46		80	293
"	89	U	26	31	83		140	257
Ward (Quartier) 3	47	U	12	6	13		31	102
"	48	U	27	19	23		69	225
"	49	U	28	28	33		89	252
"	50A	U	27	25	46		98	263
"	50B	U	11	24	25		60	218
"	51A	U	35	21	48	1	105	182
"	51B	U	20	16	34		70	160
"	52A	U	30	21	38		89	160
"	52B	U	22	19	21		62	131

TORONTO EAST (EST) CENTRE—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Cecil William Armstrong.	Alexander Smirle Lawson.	Robert Charles Matthews.			
TORONTO CITY (CITÉ)								
Ward (Quartier) 3—*Con.*	53	U	32	19	39	.....	90	180
"	54	U	29	26	40	2	97	243
"	62	U	13	19	22	.....	54	110
"	63	U	8	9	12	1	30	93
"	64	U	1	4	27	1	33	72
"	65	U	10	11	37	2	60	150
"	66	U	9	20	18	.....	47	128
"	67	U	4	11	8	.....	23	115
"	68	U	10	27	37	1	75	155
"	69	U	0	32	45	.....	77	163
"	70	U	8	23	38	2	71	144
"	71A	U	7	35	23	.....	65	218
"	71B	U	13	43	47	.....	103	200
"	71C	U	17	19	58	.....	94	285
"	72	U	8	36	68	.....	112	224
"	73	U	10	35	69	.....	114	243
"	74	U	13	26	42	1	82	133
"	75	U	14	24	47	.....	85	191
"	76	U	14	29	32	.....	75	200
"	77	U	31	32	37	.....	100	227
"	78	U	21	20	27	.....	68	159
"	79	U	18	47	42	.....	107	224
"	80A	U	15	33	29	.....	77	156
"	80B	U	8	40	45	.....	93	175
"	81	U	19	10	19	.....	48	115
"	82	U	22	28	38	.....	88	233
"	83	U	6	10	29	.....	45	113
"	84	U	19	32	27	.....	78	230
"	85A	U	36	11	36	.....	83	185
"	85B	U	18	14	23	.....	55	165
"	86	U	39	33	56	1	129	289
"	87	U	34	29	46	.....	109	287
"	88A	U	35	21	48	.....	104	211
"	88B	U	15	9	23	.....	47	119
"	89	U	22	46	60	.....	128	251
"	90	U	23	57	75	.....	155	310
"	91A	U	18	38	29	.....	85	213
"	91B	U	17	16	28	.....	61	164
"	92	U	27	46	66	.....	139	288
"	93A	U	18	30	41	.....	89	205
"	93B	U	12	27	43	1	83	191
"	94A	U	21	24	39	.....	84	199
"	94B	U	18	21	47	.....	86	176
"	95	U	26	21	67	1	115	283
"	96	U	27	7	43	.....	77	207
"	97A	U	18	15	29	.....	62	183
"	97B	U	16	22	35	.....	73	146
Advance (Provisoire)	98	U	5	7	12	.....	24	
Totals—Totaux	174	.....	4,509	4,429	6,603	80	15,621	35,502

Majority for / Majorité pour **Robert Charles Matthews** over (sur) **Cecil William Armstrong, 2,094. / Alexander Smirle Lawson, 2,174.**

TORONTO HIGH PARK Population—1921, 50,856

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Alexander James Anderson	Hon. James Murdock			
TORONTO CITY (CITÉ)							
Ward (Quartier) 7	1	U	56	8	.....	64	169
"	2	U	99	7	2	108	285
"	3	U	66	22	1	89	194
"	4	U	116	24	.....	140	277
"	5	U	84	16	.....	100	201
"	6	U	101	22	.....	123	239
"	7	U	79	14	.....	93	216
"	8	U	68	10	.....	78	181
"	9	U	102	12	.....	114	233
"	10	U	76	27	1	104	238
"	11	U	106	19	1	126	218
"	12	U	87	28	1	116	202
"	13	U	119	33	.....	152	261
"	14	U	112	15	.....	127	214
"	15	U	81	13	1	95	201
"	16	U	102	10	1	113	250
"	17	U	74	10	.....	84	179
"	18	U	67	14	1	82	185
"	19	U	87	8	.....	95	229
"	20	U	77	8	.....	85	172
"	21	U	104	23	.....	127	283
"	22	U	69	12	.....	81	176
"	23	U	75	15	2	92	192
"	24	U	97	10	.....	107	230
"	25	U	79	11	.....	90	147
"	26	U	85	5	.....	90	201
"	27	U	78	29	2	109	210
"	28	U	63	14	.....	77	179
"	29	U	66	23	.....	89	203
"	30	U	106	21	.....	127	260
"	31	U	57	15	.....	72	152
"	32	U	93	30	.....	123	260
"	33	U	55	12	.....	67	178
"	34	U	40	10	.....	50	133
"	35	U	67	14	.....	81	194
"	36	U	38	19	1	58	158
"	37	U	65	15	.....	80	155
"	38	U	94	15	.....	109	198
"	39	U	55	9	.....	64	105
"	40	U	73	23	.....	96	189
"	41	U	109	26	1	136	255
"	42	U	112	25	2	139	265
"	43A	U	47	20	.....	67	168
"	43B	U	60	17	.....	77	161
"	44	U	57	6	.....	63	141
"	45	U	63	33	.....	96	172
"	46	U	76	42	.....	118	265
"	47A	U	56	26	.....	82	177
"	47B	U	39	35	.....	74	160
"	48A	U	48	30	1	79	165
"	48B	U	47	27	.....	74	168
"	49	U	73	35	1	109	227
"	50A	U	39	39	.....	78	160
"	50B	U	56	24	.....	80	162
"	51	U	91	41	1	133	242
"	52	U	55	15	3	73	148
"	53	U	78	47	.....	125	282
"	54	U	95	29	.....	124	280
"	55A	U	48	18	1	67	150
"	55B	U	62	29	.....	91	181
"	56	U	98	30	.....	128	276
"	57A	U	67	34	.....	101	192
"	57B	U	71	12	.....	83	155

TORONTO—HIGH PARK—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Alexander James Anderson	Hon. James Murdock			
TORONTO CITY (CITÉ)							
Ward (Quartier) 7—*Con.*	58	U	86	44	1	131	230
"	59A	U	58	28		86	183
"	59B	U	51	31		82	146
"	60	U	95	35		130	238
"	61	U	75	36		111	211
"	62	U	69	44		113	222
"	63	U	91	25	1	117	222
"	64A	U	65	22		87	180
"	64B	U	54	30		84	174
"	65	U	97	21	1	119	264
"	66	U	107	43		150	286
"	67A	U	66	45		111	212
"	67B	U	61	36		97	174
"	68	U	110	40	1	151	282
"	69	U	103	36		139	282
"	70A	U	74	36		110	191
"	70B	U	38	15		53	109
"	71A	U	58	18	1	77	147
"	71B	U	66	30	4	100	158
"	72	U	101	59		160	288
"	73	U	86	26		112	228
"	74	U	78	47		125	267
"	75	U	60	29		89	176
"	76	U	41	43		84	188
"	77	U	50	56		106	226
"	78	U	102	32		134	284
"	79	U	77	28		105	213
"	80	U	91	26		117	234
"	81	U	59	39		98	211
"	82	U	97	44	1	142	246
"	83	U	124	44		168	291
"	84	U	110	50		160	285
"	85	U	90	28		118	256
"	86	U	105	33		138	298
"	87	U	88	26		114	237
"	88	U	59	40		99	199
"	89	U	52	27		79	173
"	90	U	52	32		84	161
"	91	U	69	38		107	209
"	92	U	104	42		146	250
"	93	U	87	36	1	124	210
"	94	U	113	40		153	282
"	95	U	121	28		149	276
"	96	U	76	30	1	107	220
"	97	U	112	20	2	134	242
"	98	U	111	30		141	296
"	99	U	89	35		124	234
"	100	U	72	31		103	184
"	101	U	76	20		96	233
"	102	U	69	28		97	210
"	103	U	66	29		95	175
"	104	U	101	27		128	255
"	105	U	83	33		116	214
"	106	U	97	28		125	288
Ward (Quartier) 6	71	U	104	40		144	339
"	72A	U	54	21		75	154
"	72B	U	50	18	1	69	146
"	73	U	94	37		131	296
"	74	U	86	50		136	292
"	75	U	84	39	1	124	294
"	76	U	77	39		116	255
"	77	U	91	55		146	262
"	78A	U	55	24		79	187

TORONTO—HIGH PARK—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Alexander James Anderson	Hon. James Murdock			
TORONTO CITY (CITÉ)							
Ward (Quartier) 6—*Con*.....	78B	U	57	26	.....	83	196
"	79	U	95	38	.....	133	239
"	80A	U	90	14	.....	104	177
"	80B	U	46	29	1	76	148
"	86	U	77	32	.....	109	248
"	87	U	94	35	.....	129	235
"	184	U	79	14	.....	93	228
"	185	U	109	16	.....	125	261
"	186	U	89	11	.....	100	252
"	187	U	107	19	.....	126	286
"	188	U	105	11	.....	116	226
"	189	U	133	24	1	158	295
"	190	U	58	22	.....	80	179
"	191	U	72	3	.....	75	194
"	192A	U	69	10	.....	79	176
"	192B	U	56	2	.....	58	148
"	193	U	121	22	2	145	272
"	194	U	91	19	.....	110	231
"	195	U	94	10	3	107	220
"	196	U	109	21	3	133	281
"	197	U	62	22	.....	84	223
"	198	U	71	22	2	95	230
"	199	U	71	32	.....	103	236
"	200	U	59	15	.....	74	230
"	201	U	66	49	.....	115	234
"	202	U	72	33	.....	105	219
"	203	U	72	56	.....	128	226
"	204	U	101	24	.....	125	216
"	205	U	67	43	.....	110	229
"	206	U	54	24	.....	78	161
Advance (Provisoire).....	.....	U	68	42	.....	110	
Totals—Totaux.....	157	.....	12,366	4,167	52	16,585	33,770

Majority for / Majorité pour } **Alexander James Anderson, 8,199.**

TORONTO NORTH EAST (NORD-EST) Population—1921, 58,319

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Richard Langton Baker.	Thomas James Pugh.	Newton Manly Young.			
TORONTO CITY (CITÉ)								
Ward (Quartier) 2	90	U	28	36	67	.....	131	251
"	91A	U	20	14	47	.....	81	167
"	91B	U	18	13	48	.....	79	146
"	92	U	31	25	58	2	116	258
"	93A	U	15	23	55	.....	93	177
"	93B	U	6	20	51	.....	77	171
"	94A	U	24	14	49	.....	87	177
"	94B	U	26	19	48	.....	93	168
"	95	U	44	24	82	.....	150	269
"	96A	U	16	13	59	.....	88	169
"	96B	U	17	45	13	.....	75	143
"	97	U	37	29	102	.....	168	266
"	98	U	30	35	100	2	167	279
"	99A	U	18	21	56	1	96	161
"	99B	U	18	19	37	.....	74	167
"	100A	U	15	21	38	.....	74	168
"	100B	U	22	26	29	1	78	160
"	101	U	11	13	27	.....	51	120
"	102A	U	18	13	38	1	70	146
"	102B	U	18	13	41	.....	72	158
"	103	U	23	24	82	1	130	285
"	104A	U	12	25	67	.....	104	177
"	104B	U	20	5	51	.....	76	153
"	105	U	24	18	96	1	139	273
"	106A	U	33	20	37	.....	90	161
"	106B	U	22	23	39	.....	84	131
"	107	U	50	14	43	4	111	217
"	108	U	66	37	25	.....	128	222
"	109	U	48	49	71	.....	168	272
"	110	U	44	51	59	.....	154	280
"	111	U	54	44	49	.....	147	255
"	112	U	37	37	52	4	130	232
"	113	U	45	30	66	2	143	246
"	114	U	39	30	57	.....	126	189
"	115	U	40	43	64	.....	147	241
"	116	U	51	36	66	.....	153	263
"	117	U	36	36	93	.....	165	238
"	118	U	42	26	67	.....	135	209
"	119	U	40	39	74	.....	153	214
"	120	U	22	12	36	.....	70	118
"	121	U	44	42	84	.....	170	264
"	122	U	72	21	23	.....	116	228
"	123	U	68	14	79	4	165	236
"	124	U	55	12	38	3	108	192
"	125	U	82	11	16	.....	109	164
"	126	U	44	24	34	.....	102	237
"	127	U	71	13	36	.....	120	185
"	128	U	81	38	52	.....	171	272
"	129	U	54	40	20	.....	114	216
"	130	U	63	12	66	.....	141	209
"	131	U	88	19	27	.....	134	205
"	132	U	51	48	24	.....	123	190
"	133	U	46	30	25	.....	101	153
"	134	U	88	20	40	.....	148	222
"	135	U	52	37	50	2	141	190
"	136	U	55	29	67	.....	151	237
"	137	U	38	41	40	1	120	204
"	138	U	70	15	26	.....	111	171
"	139	U	49	24	31	.....	104	155
"	140	U	78	43	34	.....	155	236
"	141	U	59	17	19	.....	95	168
"	142	U	55	7	39	.....	101	161
"	143	U	53	25	18	.....	96	154

TORONTO NORTH EAST (NORD-EST)—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Richard Langton Baker.	Thomas James Pugh.	Newton Manly Young.			
TORONTO CITY (CITÉ)								
Ward (Quartier) 2—*Con.*	144	U	55	28	30		113	204
"	145	U	64	19	35		118	201
"	146	U	65	30	29		124	208
"	147	U	48	34	51	1	134	215
"	148	U	58	14	28		100	159
"	149	U	55	13	31		99	161
"	150	U	97	20	19	2	138	184
"	151	U	60	8	14	1	83	138
"	152	U	35	23	27		85	157
"	153	U	79	20	37	1	137	239
"	154	U	39	39	54		132	216
"	155	U	39	22	19		80	150
"	156	U	64	18	20		102	160
"	157	U	61	17	31		109	177
"	158	U	78	40	36	3	157	264
"	159	U	49	29	42	1	121	207
"	160	U	60	30	45	2	137	217
"	161	U	59	25	33		117	168
"	162	U	64	36	46		146	231
"	163	U	58	38	25		121	212
"	164	U	66	56	45		167	260
"	165	U	56	45	44		145	228
"	166	U	43	40	62	1	146	236
"	167	U	52	36	33	1	122	238
"	168	U	32	21	36		89	147
"	169	U	25	19	29		73	103
"	170	U	22	6	29		57	88
"	171	U	20	11	16		47	74
"	172	U	34	9	13		56	103
"	173	U	68	15	25		108	184
"	174	U	81	14	34		129	206
"	175	U	60	18	21		99	151
"	176	U	74	18	24		116	194
"	177	U	45	20	50		115	170
"	178	U	66	23	34		123	192
"	179	U	34	14	29		77	138
"	180	U	32	18	28		78	114
Ward (Quartier) 3	98	U	20	11	24		55	140
"	99	U	25	30	43		98	210
"	100	U	39	10	60		109	228
"	101A	U	20	14	43		77	179
"	101B	U	26	13	37	1	77	162
"	102	U	45	21	55	1	122	222
"	103	U	48	5	34	1	88	179
"	104	U	43	17	46		106	172
"	105	U	46	1	65		112	224
"	106A	U	21	26	43		90	159
"	106B	U	14	15	43		72	145
"	107	U	45	23	46	3	117	278
"	108	U	35	10	43		88	166
"	109	U	50	28	81		159	283
"	110	U	30	15	47		92	198
"	111	U	44	16	55	1	116	209
"	112	U	43	9	45	2	99	179
"	113	U	46	21	21		88	138
"	114	U	18	41	61		120	216
"	115	U	33	24	33		90	163
"	116	U	55	29	50		134	242
"	117	U	69	24	36	1	130	239
"	118	U	56	12	60		128	253
"	119	U	76	26	93		195	315
"	120	U	34	13	18		65	138
"	121	U	35	17	27		79	156

TORONTO NORTH EAST (NORD-EST)—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Richard Langton Baker.	Thomas James Pugh.	Newton Manly Young.			
TORONTO CITY (CITÉ)								
Ward (Quartier) 3—*Con*.	122	U	15	9	24	.....	48	95
"	123	U	36	33	67	.....	136	215
"	124	U	33	45	54	.....	132	224
"	125	U	32	44	64	.....	140	243
"	126	U	38	20	59	.....	117	234
"	127	U	18	29	69	2	118	201
"	128	U	37	16	41	2	96	179
"	129	U	35	31	51	.....	117	197
"	130A	U	10	16	41	.....	67	141
"	130B	U	19	19	56	.....	94	164
"	131	U	25	38	87	.....	150	253
"	132	U	28	35	91	.....	154	276
"	133	U	42	29	48	.....	119	224
"	134	U	62	28	74	.....	164	270
"	135	U	45	25	57	.....	127	203
"	136	U	46	51	78	.....	175	270
"	137	U	37	45	15	4	101	172
"	138	U	37	51	73	.....	161	221
"	139	U	44	32	65	.....	141	221
"	140	U	77	27	40	.....	144	187
"	141	U	9	20	13	.....	42	68
"	142A	U	45	22	31	.....	98	162
"	142B	U	51	34	29	.....	114	144
"	143	U	72	25	30	1	128	194
"	144	U	66	31	30	.....	127	195
"	145	U	49	19	24	.....	92	143
"	146	U	63	27	26	1	117	168
"	147	U	78	27	20	.....	125	184
"	148	U	41	9	28	1	79	143
"	149	U	75	33	22	1	131	195
"	150	U	31	17	18	.....	66	95
"	151	U	73	40	15	1	129	184
"	152	U	20	7	7	.....	34	38
"	153	U	35	33	34	3	105	186
"	154	U	9	2	4	.....	15	20
"	155	U	69	28	36	1	134	198
"	156	U	65	34	25	1	125	166
"	157	U	55	37	47	2	141	187
"	158	U	21	7	8	.....	36	53
"	159	U	47	55	47	2	151	213
"	160	U	75	36	45	.....	156	174
"	161	U	56	45	38	.....	139	179
"	162	U	26	4	20	.....	50	75
"	163	U	40	6	23	.....	69	96
"	164	U	52	11	46	2	111	176
"	165	U	40	27	33	.....	100	162
"	166	U	30	14	14	.....	58	93
"	167	U	57	22	38	.....	117	175
"	168	U	36	27	35	.....	98	145
"	169	U	40	11	28	.....	79	137
"	170	U	20	11	19	.....	50	64
"	171	U	42	22	31	.....	95	141
"	172	U	84	46	32	.....	162	230
"	173	U	26	9	21	.....	56	87
Ward (Quart er) 4.	98	U	25	16	96	.....	137	220
"	99A	U	21	20	61	.....	102	160
"	99B	U	31	27	54	.....	112	163
"	100	U	37	32	94	.....	163	269
"	101	U	39	23	104	4	170	288
"	102	U	32	22	77	.....	131	245
"	103	U	47	38	80	.....	165	289
"	104A	U	26	16	61	.....	103	175
"	104B	U	17	17	72	.....	106	175

TORONTO NORTH EAST (NORD-EST)—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Richard Langton Baker.	Thomas James Pugh.	Newton Manly Young.			
TORONTO CITY (CITÉ)								
Ward (Quartier) 4—*Con*	105	U	37	40	61	1	139	269
"	106A	U	31	8	34	.....	73	149
"	106B	U	41	8	30	.....	79	143
"	107	U	28	28	59	.....	115	215
"	108	U	21	23	90	.....	134	237
"	109	U	22	37	83	1	143	222
"	110A	U	29	25	58	.....	112	175
"	110B	U	23	24	40	.....	87	155
"	111	U	34	40	41	.....	115	207
"	112	U	30	42	88	.....	160	284
"	113	U	52	27	82	.....	161	279
"	114	U	24	41	75	.....	140	250
"	115	U	21	52	61	.....	134	234
"	116	U	39	35	80	1	155	244
"	117	U	28	44	76	.....	148	230
"	118A	U	36	24	51	1	112	189
"	118B	U	34	27	61	.....	122	176
"	119	U	28	44	48	1	121	248
"	120	U	32	57	68	1	158	226
"	121	U	25	39	55	.....	119	258
"	122	U	27	38	83	.....	148	290
"	123A	U	31	11	38	.....	80	157
"	123B	U	32	22	31	.....	85	166
"	124	U	52	42	53	.....	147	246
"	125A	U	34	30	46	.....	110	188
"	125B	U	14	19	39	1	73	161
"	126	U	40	47	79	.....	166	278
"	127	U	16	32	49	.....	97	229
"	128A	U	36	23	37	.....	96	162
"	128A	U	34	17	42	.....	93	172
"	129A	U	25	15	56	.....	96	162
"	129B	U	19	29	46	.....	94	151
"	130	U	43	20	80	.....	143	279
"	131	U	29	32	77	.....	138	245
"	132A	U	13	10	42	.....	65	138
"	132B	U	20	23	42	.....	85	165
"	133A	U	18	18	46	.....	82	159
"	133B	U	28	12	29	.....	69	142
"	134	U	29	35	64	1	129	259
"	135	U	26	28	77	4	135	212
"	136	U	52	11	52	1	116	229
"	137	U	48	28	47	.....	123	267
"	138	U	43	48	80	1	172	274
"	139	U	39	37	58	.....	134	229
"	140	U	30	53	67	.....	150	255
"	141	U	16	27	71	.....	114	198
Advance (Provisoire)	.....	U	32	16	23	.....	71	
Totals—Totaux	236	.....	9,639	5,994	11,005	94	26,732	45,480

Majority for / Majorité pour } **Newton Manly Young** over (sur) { **Richard Langton Baker, 1,366.** / **Thomas James Pugh, 5,011.**

TORONTO NORTH WEST (NORD-OUEST) Population—1921, 61,484

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	John Frederick Boyd	Thomas Langton Church	James Simpson			
TORONTO CITY (CITÉ)								
Advance (Provisoire)		U	1	24	0		25	
Christie St. Hospital		U	23	139	10		172	493
Ward (Quartier) 5	113	U	20	50	7		77	247
"	114A	U	21	57	2		80	308
"	114B	U	9	22	4		35	
"	115	U	31	47	8		86	258
"	116	U	15	38	15		68	189
"	117	U	29	51	13	1	94	247
"	118	U	30	62	8	1	101	295
"	119	U	10	71	5	2	88	263
"	120	U	15	47	12		74	215
"	121	U	29	71	9		109	257
"	122	U	33	44	4		81	234
"	123	U	16	71	1		88	206
"	124	U	21	84	7		112	290
"	125	U	21	58	6		85	225
"	126	U	9	60	5		74	215
"	127A	U	8	48	1		57	326
"	127B	U	13	35	3		51	
"	128A	U	13	50	7	1	71	320
"	128B	U	14	31	3		48	
"	129A	U	9	57	7	1	74	315
"	129B	U	5	40	1		46	
"	130	U	7	69	7		83	211
"	131	U	9	75	8		92	203
"	132	U	16	74	3		93	267
"	133A	U	11	53	8		72	323
"	133B	U	8	46	8		62	
"	134	U	13	82	6		101	239
"	135	U	8	53	11		72	228
"	136	U	8	90	9		107	269
"	137	U	24	70	9		103	235
"	138	U	12	72	9	1	94	196
"	139	U	23	80	7		110	224
"	140A	U	11	72	3		86	325
"	140B	U	4	53	5	1	63	
"	141	U	7	93	8		108	261
"	142A	U	15	60	4		79	331
"	142B	U	6	37	1		44	
"	143	U	19	48	7		74	214
"	144	U	17	95	3		115	296
"	145	U	7	72	4		83	234
"	146	U	10	94	11	1	116	255
"	147A	U	11	48	6		65	319
"	147B	U	6	38	7		51	
"	148	U	16	64	2		82	214
"	149	U	16	93	6		115	294
"	150	U	15	92	15	1	123	287
"	151	U	12	94	3	1	110	249
"	152	U	20	81	10		111	280
"	153	U	7	60	5		72	202
"	154	U	25	114	15		154	330
"	155	U	14	82	5	1	102	263
"	156	U	13	90	9		112	242
"	157	U	22	82	11		115	262
"	158	U	13	113	5		131	289
"	159	U	39	81	3		123	260
"	160	U	27	82	11	1	121	252
"	161	U	18	135	8		161	272
"	162	U	9	92	4		105	253
"	163	U	22	52	10		84	212
"	164	U	16	36	1		53	163
"	165	U	40	89	5	2	136	280

TORONTO NORTH WEST (NORD-OUEST)—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	John Frederick Boyd	Thomas Langton Church	James Simpson			
TORONTO CITY (CITÉ)								
Ward (Quartier) 5—*Con.*	166	U	5	32	3		40	229
"	167	U	37	77	2		116	238
"	168	U	28	88	5		121	228
"	169	U	25	78	7		110	253
"	170	U	30	60	5		95	202
"	171	U	11	79	7		97	173
"	172	U	18	72	13		103	223
"	173	U	7	68	1		76	162
"	174	U	28	71	15	1	115	246
"	175	U	13	36	3		52	186
"	176	U	6	56	3		65	174
"	177A	U	14	74	2		90	343
"	177B	U	15	52	9		76	
"	178	U	5	74	3	2	84	207
"	179	U	12	86	17		115	245
"	180	U	10	111	10		131	299
"	181	U	13	56	5	3	77	222
"	182	U	10	87	6		103	278
"	183A	U	21	35	5		61	328
"	183B	U	24	35	4		63	
"	184	U	50	66	4	1	121	255
Ward (Quartier) 6	148	U	10	94	10		114	274
"	149	U	18	101	9		128	308
"	150	U	30	105	2		137	316
"	151	U	15	59	5	1	80	208
"	152	U	31	93	8	2	134	261
"	153	U	13	43	4		60	175
"	154	U	21	103	16		140	304
"	155	U	14	94	9		117	256
"	156	U	23	72	7	1	103	278
"	157	U	16	81	7		104	274
"	158	U	22	88	9		119	301
"	159	U	20	93	4		117	301
"	160	U	11	72	7	1	91	241
"	161	U	18	78	6		102	224
"	162	U	1	45	6		52	186
"	163	U	15	75	12		102	243
"	164	U	13	69	14	1	97	223
"	165A	U	11	70	9		90	345
"	165B	U	10	58	10		78	
"	166	U	14	83	4		101	243
"	167A	U	6	59	4		69	353
"	167B	U	13	51	5		69	
"	168	U	10	64	5		79	236
"	169A	U	15	69	4		88	339
"	169B	U	12	29	7		48	
"	170	U	24	89	10		123	237
"	171	U	10	67	6		83	210
"	172A	U	11	75	0	1	87	337
"	172B	U	12	46	4		62	
"	173	U	12	37	10	1	60	211
"	174	U	8	88	11	1	108	261
"	175A	U	12	49	5		66	330
"	175B	U	13	44	4	2	63	
"	176	U	25	85	10		120	255
"	177	U	8	74	7		89	222
"	178	U	6	62	11		79	185
"	179	U	12	63	10		85	193
"	180	U	13	74	8		95	275
"	181	U	18	77	9		104	262
"	182	U	6	74	3		83	221
"	183	U	3	79	2		84	170
"	207	U	4	59	3		66	183

TORONTO NORTH WEST (NORD-OUEST)—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	John Frederick Boyd	Thomas Langton Church	James Simpson			
TORONTO CITY (CITÉ)								
Ward (Quartier) 6—*Con*.....	208	U	12	94	6	.....	112	275
"	209	U	9	58	7	.....	74	202
"	210	U	1	83	9	.....	93	296
"	211	U	4	58	9	2	73	215
"	212	U	10	67	4	.....	81	175
"	213	U	5	73	16	.....	94	254
"	214	U	3	46	2	.....	51	129
"	215A	U	31	44	3	.....	78	329
"	215B	U	16	64	2	.....	82	
"	216	U	24	84	4	.....	112	281
"	217	U	33	61	2	.....	96	243
"	218	U	36	54	4	.....	94	244
"	219	U	35	81	1	.....	117	233
"	220	U	37	62	6	.....	105	279
"	221	U	18	86	9	.....	113	282
"	222A	U	8	52	17	1	78	320
"	222B	U	11	40	8	.....	59	
"	223	U	5	66	22	.....	93	261
"	224A	U	9	53	13	.....	75	312
"	224B	U	7	35	10	.....	52	
"	225	U	18	76	15	2	111	264
"	226	U	12	31	2	.....	45	118
"	227	U	10	86	10	.....	106	210
"	228	U	7	77	15	.....	99	218
"	229A	U	5	38	6	1	50	355
"	229B	U	8	46	4	4	62	
"	230	U	23	102	7	2	134	231
"	231	U	13	52	13	.....	78	178
"	232	U	25	42	3	.....	70	224
"	233	U	13	50	0	.....	63	298
"	234	U	20	56	6	.....	82	221
"	235	U	20	83	2	.....	105	285
"	236	U	26	60	14	.....	100	200
"	237	U	17	76	6	.....	99	246
"	238	U	13	49	4	.....	66	184
"	239	U	15	92	0	.....	107	265
"	240	U	8	68	14	.....	90	260
"	241	U	9	67	16	.....	92	210
"	242	U	7	98	12	3	120	289
"	243	U	12	64	18	.....	94	271
"	244	U	18	40	8	2	68	188
"	245	U	8	80	6	.....	94	247
"	246	U	6	94	7	.....	107	270
"	247A	U	3	61	6	.....	70	308
"	247B	U	5	43	3	.....	51	
"	248	U	2	68	6	.....	76	183
"	249	U	3	64	11	.....	78	261
"	250	U	5	79	19	.....	103	214
"	251	U	16	75	10	.....	101	242
"	252	U	13	107	10	2	132	297
"	253	U	5	90	9	1	105	199
"	254	U	6	50	16	.....	72	211
Totals—Totaux.....	178	.....	2,637	12,071	1,267	53	16,028	39,546

Majority for / Majorité pour **Thomas Langton Church** over (sur) **John Frederick Boyd, 9,434. / James Simpson, 10,804.**

TORONTO-SCARBOROUGH. Population—1921, 49,749.

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Joseph Henry Harris.	Frank Norman Walker.			
TORONTO CITY (CITÉ)							
Ward (Quartier) 8	1	U	70	6		76	235
"	2	U	62	3		65	204
"	3	U	55	5	1	61	132
"	4	U	69	21		90	183
"	5	U	46	13		59	163
"	6	U	53	11		64	208
"	7	U	45	8		53	167
"	8	U	45	18		63	177
"	9	U	75	22		97	232
"	10	U	69	25		94	205
"	11	U	91	16		107	246
"	12	U	78	18		96	187
"	13	U	113	27		140	287
"	14	U	69	14		83	181
"	15	U	78	5		83	204
"	16	U	93	27		120	200
"	17	U	97	14		111	290
"	18	U	70	12		82	260
"	19	U	43	5		48	110
"	20	U	101	16		117	299
"	21	U	73	4	1	78	204
"	22	U	69	7		76	179
"	23	U	57	5	1	63	174
"	24	U	52	9		61	182
"	25	U	82	15		97	236
"	26	U	59	7		66	160
"	27	U	46	8		54	148
"	28	U	47	7		54	124
"	29	U	54	3		57	142
"	30	U	104	10	1	115	298
"	31	U	86	13		99	246
"	32	U	76	25		101	237
"	33	U	72	13		85	219
"	34	U	107	5		112	264
"	35	U	90	15		105	268
"	36	U	65	15		80	240
"	37	U	82	9	1	92	213
"	38	U	51	13		64	226
"	39	U	61	30		91	223
"	40	U	79	10		89	206
"	41	U	82	24		106	276
"	42	U	82	10	1	93	255
"	43A	U	49	18		67	159
"	43B	U	55	14	1	70	175
"	44	U	86	24		110	224
"	45	U	90	10		100	263
"	46	U	63	14		77	189
"	47	U	76	14		90	247
"	48	U	73	13		86	173
"	49	U	87	18	1	106	236
"	50	U	72	35		107	254
"	51	U	81	36		117	239
"	52A	U	77	10		87	158
"	52B	U	58	15		73	145
"	53	U	98	32		130	282
"	54	U	111	22		133	253
"	55	U	107	21		128	250
"	56	U	106	19		125	264
"	57	U	104	21		125	296
"	58	U	66	28		94	274
"	59	U	96	24		120	228
"	60	U	90	40		130	297
"	61	U	79	15		94	200

TORONTO-SCARBOROUGH—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Joseph Henry Harris.	Frank Norman Walker.			
TORONTO CITY (CITÉ)							
Ward (Quartier) 8—*Con*.....	62A	U	40	11	1	52	175
"	62B	U	38	7	.....	45	149
"	63	U	93	19	.....	112	239
"	64	U	92	14	.....	106	248
"	65	U	93	8	.....	101	192
"	66	U	77	8	1	86	221
"	67	U	67	12	.....	79	184
"	68	U	84	27	.....	111	227
"	69	U	76	11	.....	87	211
"	70	U	97	17	.....	114	240
"	71	U	86	12	.....	98	185
"	72	U	71	21	.....	92	189
"	73	U	81	30	.....	111	255
"	74	U	88	23	.....	111	237
"	75	U	98	16	.....	114	230
"	76	U	115	20	.....	135	282
"	77	U	83	14	.....	97	199
"	78	U	82	24	.....	106	214
"	79	U	67	22	2	91	196
"	80	U	69	24	.....	93	211
"	81	U	78	25	1	104	274
"	82	U	66	26	1	93	251
"	83A	U	83	21	.....	104	178
"	83B	U	44	13	.....	57	140
"	84	U	101	19	.....	120	223
"	85	U	76	49	.....	125	205
"	86	U	72	13	.....	85	174
"	87	U	59	15	.....	74	247
"	88	U	65	21	.....	86	230
"	89	U	68	11	.....	79	247
"	90A	U	54	15	2	71	177
"	90B	U	52	17	.....	69	163
"	91	U	66	16	.....	82	194
"	92	U	63	8	.....	71	202
"	93	U	65	21	.....	86	197
"	94	U	88	7	1	96	180
"	95	U	63	38	.....	101	211
"	96	U	73	14	2	89	218
"	97	U	98	29	.....	127	283
"	98	U	85	26	.....	111	243
"	99	U	81	30	1	112	235
"	100	U	88	24	.....	112	234
"	101	U	76	15	.....	91	223
"	102	U	49	24	.....	73	172
"	103	U	80	24	.....	104	269
"	104	U	95	4	.....	99	215
"	105	U	91	10	.....	101	212
"	106	U	67	24	.....	91	190
"	107	U	59	18	.....	77	162
"	108	U	85	16	.....	101	213
"	109	U	58	24	.....	82	234
"	110	U	86	15	.....	101	220
"	111	U	86	20	.....	106	268
"	112	U	44	9	.....	53	131
"	113	U	65	15	.....	80	186
"	114	U	66	30	.....	96	222
"	115	U	92	33	.....	125	236
"	116	U	76	14	.....	90	197
"	117	U	77	34	1	112	256
"	118	U	75	10	.....	85	178
"	119	U	96	27	.....	123	272
"	120	U	96	17	.....	113	234
"	121	U	69	9	.....	78	188

TORONTO-SCARBOROUGH—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Joseph Henry Harris.	Frank Norman Walker.			
TORONTO CITY (CITÉ)							
Ward (Quartier) 8—*Con.*	122	U	104	22		126	255
"	123	U	84	24		108	229
"	124	U	73	9	2	84	195
"	125	U	54	18		72	166
"	126	U	61	14		75	162
"	127	U	78	11	2	91	184
"	128	U	60	23		83	188
"	129	U	86	23		109	226
"	130	U	79	20		99	178
"	131	U	72	13		85	176
"	132	U	27	15		42	114
"	133	U	123	15		138	275
"	134	U	58	15		73	191
"	135	U	79	12		91	239
"	136	U	69	11		80	191
"	137	U	58	8	1	67	204
"	138	U	81	8	1	90	208
"	139	U	91	13		104	251
"	140	U	71	13		84	212
"	141	U	63	20		83	214
"	142	U	78	15		93	213
"	143A	U	64	3		67	161
"	143B	U	43	7		50	145
"	144	U	64	17		81	168
"	145	U	58	27		85	180
"	146	U	96	17		113	264
"	147	U	72	23		95	181
"	148	U	55	23		78	203
"	149	U	68	10		78	192
"	150	U	100	19		119	251
"	151	U	94	10		104	201
"	152	U	34	15		49	169
"	153	U	69	22		91	195
"	154	U	70	26		96	256
"	155	U	113	24		137	259
"	156	U	68	31		99	206
"	157	U	111	21		132	262
"	158	U	46	8		54	174
"	159	U	80	24		104	166
"	160	U	81	26		107	198
"	161	U	51	26		77	226
"	162	U	72	13		85	161
"	163	U	61	20		81	166
"	164	U	78	13		91	196
"	165	U	68	30	1	99	190
"	166	U	67	20		87	214
"	167	U	69	25		94	231
"	168	U	63	29		92	214
"	169	U	62	18		80	195
"	170	U	77	27		104	216
"	171	U	58	32		90	234
"	172	U	60	13		73	210
"	173	U	115	21		136	279
"	174	U	100	26	2	128	297
"	175	U	91	32	1	124	231
"	176	U	68	14		82	189
"	177	U	76	17		93	183
"	178	U	63	16	1	80	225
"	179	U	81	25		106	212
Ward (Quartier) 1	180	U	45	17		62	182
"	181	U	107	16		123	255
"	182	U	54	7		61	160
"	183A	U	97	25		122	238

TORONTO-SCARBOROUGH—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Joseph Henry Harris.	Frank Norman Walker.			
TORONTO CITY (CITÉ)							
Ward (Quartier) 1—*Con*.....	184A	U	49	21	.....	70	156
"	184B	U	55	10	.....	65	157
"	185A	U	76	8	.....	84	180
"	158B	U	85	14	.....	99	191
"	186	U	90	21	.....	111	209
"	187A	U	66	13	.....	79	219
"	188A	U	46	16	.....	62	152
"	188B	U	43	23	.....	66	156
"	189	U	66	20	.....	86	235
"	190	U	70	20	1	91	249
Advance (Provisoire).....	.....	U	28	10	.....	38	
Ward (Quartier) 8.....	191	U	68	30	.....	98	211
"	192	U	83	17	.....	100	281
Totals—Totaux.....	202	.....	14,938	3,556	33	18,527	42,566

Majority for / Majorité pour } **Joseph Henry Harris, 11,382.**

TORONTO SOUTH (SUD) Population—1921, 49,291

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	George Reginald Geary	Thomas Henry Shipway			
TORONTO CITY (CITÉ)							
Ward (Quartier) 3	1–4	U	60	3	.....	63	129
"	5–9	U	18	2	.....	20	45
"	10–15	U	14	2	.....	16	35
"	16–17	U	23	8	.....	31	76
"	18	U	23	8	.....	31	79
"	19	U	22	9	.....	31	147
"	20–21	U	19	0	.....	19	29
"	22–28	U	43	12	.....	55	118
"	55–57	U					
"	29–39	U	59	8	.....	67	145
"	40–41	U	23	7	.....	30	229
"	42	U	54	23	.....	77	230
"	43–44	U	21	11	.....	32	77
"	45	U	38	17	.....	55	139
"	46	U	64	28	.....	92	233
"	58	U	10	4	.....	14	49
"	59	U	7	1	.....	8	29
"	60–63–64	U	26	2	.....	28	78
"	61	U	60	8	.....	68	145
Advance (Provisoire)	1	U	3	1	.....	4	
Ward (Quartier) 4	1	U	52	9	.....	61	154
"	2	U	78	37	.....	115	196
"	3	U	23	4	.....	27	48
"	4	U	49	14	.....	63	203
"	5	U	39	16	1	56	156
"	6	U	9	2	.....	11	38
"	7	U	53	15	.....	68	177
"	8–9	U	37	10	.....	47	114
"	10	U	28	8	.....	36	129
"	11	U	18	10	.....	28	58
"	12	U	1	0	.....	1	8
"	13	U	59	8	.....	67	196
"	14	U	22	13	.....	35	139
"	15	U	19	15	2	36	94
"	16	U	13	2	.....	15	32
"	17	U	12	1	.....	13	36
"	18	U	5	0	.....	5	39
"	19	U	17	6	.....	23	50
"	20	U	42	7	.....	49	195
"	21	U	49	16	.....	65	219
"	22	U	32	16	.....	48	129
"	23	U	40	22	.....	62	187
"	24	U	35	17	1	53	106
"	25	U	30	12	.....	42	130
"	26	U	26	20	.....	46	177
"	27	U	30	7	.....	37	132
"	28A	U	29	17	.....	46	155
"	28B	U	21	14	.....	35	149
"	29	U	39	25	1	65	268
"	30	U	38	22	1	61	145
"	31	U	19	2	.....	21	74
"	32	U	41	25	6	72	237
"	33	U	44	13	.....	57	192
"	34	U	83	34	.....	117	238
"	35	U	35	12	3	50	139
"	48	U	16	16	.....	32	112
"	49	U	47	14	.....	61	163
"	50	U	18	10	.....	28	127
"	51	U	62	18	3	83	234
"	52	U	38	19	.....	57	192
"	53	U	32	12	.....	44	118
"	54	U	54	17	.....	71	169
"	55	U	40	22	5	67	158

TORONTO SOUTH (SUD)—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	George Reginald Geary	Thomas Henry Shipway			
TORONTO CITY (CITÉ)							
Ward (Quartier) 4—*Con*.....	56	U	33	27	.....	60	186
"	57	U	84	24	.....	108	253
Ward (Quartier) 5.....	1	U	19	32	1	52	188
"	2	U	25	14	2	41	147
"	3	U	39	15	.....	54	159
"	4	U	150	14	.....	164	258
"	5	U	40	22	.....	62	210
"	6	U	49	23	.....	72	236
"	7	U	57	34	.....	91	200
"	8	U	79	30	.....	109	222
"	9	U	51	16	.....	67	184
"	10	U	64	23	.....	87	218
"	11	U	34	10	.....	44	144
"	12	U	35	10	1	46	141
"	13	U	99	19	3	121	261
"	14A	U	79	9	.....	88	369
"	14B	U	76	13	2	91	
"	15	U	51	9	.....	60	171
"	16	U	47	20	2	69	159
"	17	U	66	18	1	85	257
"	18	U	26	20	.....	46	159
"	19	U	41	15	1	57	205
"	20	U	78	23	3	104	297
"	21	U	50	12	.....	62	180
"	22	U	83	32	6	121	239
"	23	U	46	2	.....	48	181
"	24	U	68	13	2	83	231
"	25	U	29	18	.....	47	151
"	26	U	66	20	2	88	262
"	27	U	39	21	.....	60	161
"	28	U	42	26	.....	68	215
"	29	U	53	45	.....	98	289
"	30	U	59	20	2	81	205
"	31	U	59	21	.....	80	243
"	32	U	76	20	1	97	224
"	33	U	68	18	.....	86	239
"	34	U	49	10	.....	59	206
"	35	U	81	12	.....	93	266
"	36	U	70	17	.....	87	195
"	37	U	83	19	.....	102	239
"	38	U	97	21	.....	118	297
"	39	U	88	12	2	102	243
"	40	U	57	13	2	72	154
"	41	U	90	13	.....	103	206
"	42	U	48	16	6	70	151
"	43	U	46	8	.....	54	140
"	44	U	79	24	.....	103	241
Totals—Totaux.....	109	.....	4,909	1,606	62	6,577	17,806

Majority for / Majorité pour } **George Reginald Geary, 3,303.**

TORONTO WEST CENTRE (OUEST CENTRE). Population—1921, 59,197.

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Horatio Clarence Hocken.	Frederick Graham Johnston.	John MacDonald.			
TORONTO CITY (CITÉ)								
Ward (Quartier) 4	36	U	30	31	4	1	66	193
"	37	U	24	11	0	.....	35	83
"	38	U	63	41	12	1	117	257
"	39	U	12	7	2	.....	21	78
"	40A	U	33	48	8	1	90	200
"	40B	U	24	27	2	.....	53	153
"	41	U	53	49	10	1	113	210
"	42	U	41	50	10	.....	101	285
"	43A	U	16	37	12	.....	65	168
"	43B	U	34	39	1	2	76	175
"	44A	U	39	32	11	7	89	205
"	44B	U	28	41	4	4	77	192
"	45	U	49	43	14	5	111	294
"	46A	U	34	40	4	2	80	212
"	46B	U	30	37	7	1	75	195
"	47	U	37	16	12	.....	65	160
"	58	U	20	35	9	2	66	150
"	59	U	12	92	20	3	127	241
"	60	U	28	37	35	2	102	284
"	61	U	41	25	17	.....	83	246
"	62	U	31	47	18	.....	96	201
"	63A	U	27	28	20	4	79	150
"	63B	U	22	41	21	3	87	178
"	64A	U	31	20	18	1	70	171
"	64B	U	17	41	11	.....	69	142
"	65	U	32	34	9	.....	75	144
"	66	U	32	31	11	.....	74	227
"	67	U	30	67	17	.....	114	172
"	68	U	48	59	19	.....	126	298
"	69	U	57	27	17	6	107	155
"	70-71	U	60	18	1	.....	79	194
"	72	U	70	40	7	.....	117	290
"	73A	U	40	43	1	.....	84	157
"	73B	U	52	33	11	.....	96	208
"	74A	U	53	36	0	.....	89	165
"	74B	U	72	26	4	.....	102	200
"	75	U	80	45	1	.....	126	250
"	76	U	115	48	3	.....	166	295
"	77A	U	62	38	0	.....	100	189
"	77B	U	49	33	1	.....	83	184
"	78	U	82	40	19	.....	141	309
"	79	U	71	57	8	2	138	275
"	80	U	73	48	2	1	124	237
"	81A	U	39	26	8	.....	73	180
"	81B	U	27	23	11	.....	61	171
"	82	U	36	68	43	.....	147	312
"	83	U	31	62	9	1	103	237
"	84A	U	43	35	3	.....	81	212
"	84B	U	30	42	8	.....	80	203
"	85	U	67	45	14	.....	126	270
"	86A	U	31	34	16	2	83	166
"	86B	U	20	36	13	.....	69	160
"	87	U	66	24	12	2	104	243
"	88A	U	43	19	7	.....	69	163
"	88B	U	40	9	5	.....	54	156
"	89	U	46	37	14	3	100	208
"	90A	U	52	25	4	.....	81	150
"	90B	U	42	16	7	.....	65	161
"	91	U	32	33	20	.....	85	228
"	92	U	65	40	5	2	112	267
"	93	U	50	41	9	.....	100	208
"	94A	U	54	19	4	.....	77	171
"	94B	U	25	29	4	.....	58	150

TORONTO WEST CENTRE (OUEST CENTRE)—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Horatio Clarence Hocken.	Frederick Graham Johnston.	John MacDonald.			
TORONTO CITY (CITÉ)								
Ward (Quartier) 4—*Con*.....	95	U	67	23	16	.....	106	237
"	96	U	53	13	9	.....	75	228
"	97	U	79	25	3	.....	107	238
Ward (Quartier) 5.....	45	U	20	9	4	.....	33	113
"	46A	U	29	35	25	.....	89	215
"	46B	U	24	25	28	1	78	184
"	47	U	39	21	24	.....	84	232
"	48	U	29	22	40	.....	91	225
"	49A	U	31	25	11	1	68	197
"	49B	U	33	14	13	.....	60	151
"	50	U	10	22	5	4	41	142
"	51	U	32	39	24	3	98	235
"	52	U	33	63	14	1	111	259
"	53	U	50	44	10	.....	104	242
"	54	U	44	44	7	.....	95	209
"	55	U	38	96	2	1	137	228
"	56	U	51	48	1	2	102	183
"	57	U	59	51	3	.....	113	210
"	58	U	82	32	5	2	121	250
"	59	U	66	42	11	.....	119	220
"	60	U	54	44	3	.....	101	238
"	61	U	51	52	7	2	112	242
"	62	U	65	37	2	.....	104	225
"	63	U	29	33	4	1	67	203
"	64	U	71	52	9	1	133	251
"	65	U	94	29	5	3	131	275
"	66	U	63	20	6	.....	89	200
"	67	U	55	23	10	.....	88	206
"	68	U	78	25	1	.....	104	229
"	69	U	87	41	8	.....	136	289
"	70	U	89	44	3	1	137	248
"	71A	U	39	54	5	4	102	200
"	71B	U	42	28	5	1	76	132
"	72	U	87	55	5	.....	147	300
"	73	U	64	60	9	5	138	299
"	74	U	44	45	13	1	103	218
"	75A	U	52	45	1	.....	98	200
"	75B	U	29	25	0	.....	54	128
"	76	U	91	56	1	.....	148	273
"	77	U	83	42	15	.....	140	253
"	78	U	47	20	4	2	73	175
"	79A	U	37	48	5	.....	90	161
"	79B	U	52	44	7	.....	103	199
"	80	U	62	72	8	1	143	300
"	81A	U	83	44	5	.....	132	209
"	81B	U	45	41	3	1	90	165
"	82	U	64	34	9	.....	107	269
"	83	U	82	51	12	.....	145	275
"	84	U	92	23	1	3	119	238
"	85	U	74	23	9	.....	106	270
"	86	U	74	58	8	.....	140	275
"	87	U	74	70	9	.....	153	269
"	88	U	88	68	3	.....	159	296
"	89	U	68	36	1	.....	105	204
"	90	U	56	45	7	.....	108	254
"	91	U	68	59	2	.....	129	235
"	92	U	84	37	4	.....	125	276
"	93	U	85	36	5	.....	126	266
"	94	U	112	41	4	.....	157	254
"	95	U	68	29	3	.....	100	204
"	96	U	71	21	6	.....	98	203
"	97	U	67	49	9	.....	125	291
"	98A	U	38	31	3	.....	72	191

TORONTO WEST CENTRE (OUEST CENTRE)—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Horatio Clarence Hocken.	Frederick Graham Johnston.	John MacDonald.			
TORONTO CITY (CITÉ)								
Ward (Quartier) 5—*Con*.....	98B	U	43	27	1	.....	71	175
"	99	U	78	39	7	.....	124	222
"	100	U	68	24	5	.....	97	181
"	101A	U	73	19	3	1	96	169
"	101B	U	59	10	3	.....	72	163
"	102	U	82	32	2	.....	116	223
"	103A	U	97	14	2	.....	113	212
"	103B	U	85	23	4	.....	112	178
"	104A	U	64	25	2	.....	91	202
"	104B	U	68	15	6	.....	89	175
"	105A	U	62	25	2	.....	89	175
"	105B	U	41	25	0	.....	66	153
"	106A	U	65	33	1	.....	99	198
"	106B	U	58	27	0	1	86	167
"	107A	U	64	28	5	2	99	183
"	107B	U	62	18	2	.....	82	124
"	108A	U	56	32	0	.....	88	167
"	108B	U	62	35	2	2	101	163
"	109	U	97	66	4	2	169	272
"	110	U	95	29	17	1	142	252
"	111	U	70	18	0	.....	88	146
"	112	U	71	28	1	.....	100	223
Advance (Provisoire).....	.....	U	16	12	1	.....	29	
Totals—Totaux.....	149	.....	7,956	5,388	1,193	109	14,646	31,197

Majority for / Majorité pour **Horatio Clarence Hocken** over (sur) **Frederick Graham Johnston, 2,568** / **John MacDonald, 6,763.**

VICTORIA Population—1921, 33,995

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Thomas Hubert Stinson	John Jabez Thurston			
Anson and Hindon	1	R	99	31		130	144
Bobcaygeon	1A	R	99	32		131	199
"	1B	R	78	30	2	110	184
"	2	R	139	57		196	252
Bexley	1	R	119	57	1	177	185
"	2	R	75	25		100	158
Carden	1	R	45	27	1	73	121
"	2	R	45	45		90	117
Cardiff	1	R	4	6	1	11	38
"	2	R	73	26		99	163
"	3	R	33	0		33	38
Dalton	1	R	44	13		57	103
"	2	R	38	21		59	82
Digby	1	R	60	17		77	108
Dysart	1A	R	125	59		184	232
"	1B	R	129	59	1	189	242
"	1C	R	129	40		169	221
"	2	R	106	10		116	135
"	3	R	22	5		27	33
"	4	R	38	1		39	49
"	5	R	42	6		48	55
Eldon	1A	R	50	59		109	154
"	1B	R	61	71		132	170
"	2A	R	49	42		91	125
"	2B	R	64	70		134	187
"	3A	R	178	66	1	245	162
"	3B	R					178
"	4	R	113	67		180	240
Emily	1	R	68	62		130	173
"	2	R	49	57		106	119
"	3	R	50	73		123	161
"	4	R	16	132		148	205
"	5	R	70	21		91	139
"	6	R	15	51		66	82
"	7	R	29	87		116	149
Fenelon Falls	1A	R	61	69	1	131	173
"	1B	R	76	66		142	185
"	2A	R	59	62		121	158
"	2B	R	63	73		136	166
Fenelon Township	1	R	39	18		57	76
"	2A	R	51	72	1	124	153
"	2B	R	63	56	1	120	149
"	3	R	69	124		193	253
"	4	R	52	126		178	227
"	5A	R	43	84	1	128	162
"	5B	R	37	88	2	127	162
Glamorgan	1	R	115	30		145	221
Laxton	1	R	111	37		148	168
Lutterworth	1	R	88	18		106	174
Lindsay, Advance (Provisoire)		U	85	21		106	
Lindsay, East Ward (Quartier Est)	1A	U	91	30		121	183
" "	1B	U	79	41		120	183
" "	2A	U	151	51		202	313
" "	2B	U	118	55		173	248
Lindsay, North Ward (Quartier Nord)	1A	U	121	37		158	199
" "	1B	U	143	47		190	282
" "	1C	U	125	43		168	213
" "	2A	U	156	33		189	269
" "	2B	U	144	29		173	247
" "	3A	U	222	25		247	313
" "	3B	U	187	47	2	236	315

VICTORIA—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Thomas Hubert Stinson	John Jabez Thurston			
Lindsay, South Ward (Quartier Sud)	1A	U	206	25	.....	231	314
" "	1B	U	132	43	1	176	271
" "	2A	U	185	30	.....	215	314
" "	2B	U	123	22	.....	145	208
" "	3A	U	135	39	1	175	249
" "	3B	U	148	17	.....	165	237
" "	4A	U	103	61	.....	164	226
" "	4B	U	98	90	.....	188	254
" "	4C	U	88	51	1	140	185
Mariposa	1	R	95	88	.....	183	292
"	2	R	77	118	.....	195	251
"	3A	R	60	62	.....	122	181
"	3B	R	57	99	1	157	205
"	4A	R	79	85	1	165	183
"	4B	R	26	60	.....	86	170
"	5	R	67	144	1	212	255
"	6	R	35	116	.....	151	193
"	7	R	68	145	1	214	268
"	8	R	27	64	.....	91	153
Minden	1A	R	95	55	1	151	173
"	1B	R	72	37	.....	109	153
"	2	R	41	64	.....	105	135
Monmouth	1	R	92	37	.....	129	176
"	2	R	65	17	2	84	96
Omemee	1A	R	142	28	.....	170	196
"	1B	R	131	36	.....	167	197
Ops	1	R	58	121	.....	179	204
"	2	R	95	114	1	210	281
"	3	R	64	93	.....	157	205
"	4	R	60	66	.....	126	169
"	5	R	111	106	.....	217	257
"	6	R	96	63	.....	159	212
Sturgeon Point	1	R	16	0	.....	16	21
Sherbourne	1	R	73	9	.....	82	100
Somerville	1	R	25	14	.....	39	60
"	2	R	90	59	.....	149	170
"	3	R	152	60	.....	212	286
"	4	R	41	16	.....	57	68
"	5	R	82	56	.....	138	203
"	6	R	21	61	.....	82	87
Snowdon	1	R	106	47	.....	153	192
"	2	R	29	36	.....	65	105
"	3	R	45	14	1	60	73
Stanhope	1	R	73	51	.....	124	153
"	2	R	58	33	.....	91	105
Verulam	1	R	88	75	.....	163	193
"	2	R	90	78	.....	168	224
"	3	R	37	133	.....	170	193
"	4	R	24	94	.....	118	163
"	5	R	40	58	.....	98	149
"	6	R	19	20	.....	39	67
Woodville	1A	R	69	31	.....	100	144
"	1B	R	58	56	.....	114	160
Totals—Totaux	113	.....	9,070	6,004	27	15,101	20,074

Majority for / Majorité pour **Thomas Hubert Stinson, 3,066.**

WATERLOO NORTH (NORD) Population—1921, 41,698

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	William Daum Euler	David Gross	Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Elmira Town (Ville)	1A	R	110	77	.....	187	274
" "	1B	R	115	101	.....	216	309
" "	2A	R	94	80	1	175	243
" "	2B	R	113	91	1	205	275
" "	2C	R	72	69	1	142	178
Waterloo Township	1	R	155	32	.....	187	254
" "	2	R	98	43	2	143	202
" "	3A	R	68	29	1	98	190
" "	3B	R	85	57	1	143	212
" "	3C	R	97	27	.....	124	268
" "	4	R	103	34	.....	137	233
" "	5	R	100	26	.....	126	229
" "	6A	R	141	25	.....	166	276
" "	6B	R	97	19	1	117	246
Wellesley Township	1	R	96	26	1	123	220
" "	2A	R	163	8	2	173	240
" "	2B	R	64	28	.....	92	154
" "	3A	R	41	7	.....	48	162
" "	3B	R	53	8	1	62	162
" "	4A	R	68	16	.....	84	198
" "	4B	R	36	26	.....	62	118
" "	5A	R	91	61	.....	152	294
" "	5B	R	102	42	.....	144	228
" "	6A	R	124	28	1	153	296
" "	6B	R	50	25	1	76	158
" "	7	R	55	18	.....	73	187
Woolwich Township	1	R	99	15	.....	114	172
" "	2	R	164	19	.....	183	268
" "	3A	R	113	12	2	127	236
" "	3B	R	128	16	.....	144	296
" "	4A	R	42	40	.....	82	169
" "	4B	R	46	21	.....	67	170
" "	5A	R	31	14	.....	45	143
" "	5B	R	68	18	.....	86	167
" "	6	R	71	20	.....	91	203
" "	7	R	70	28	.....	98	221
Waterloo Town (Ville)	1	U	118	81	1	200	283
" "	2A	U	65	84	.....	149	220
" "	2B	U	77	83	.....	160	229
" "	3A	U	87	111	1	199	331
" "	3B	U	100	100	.....	200	338
" "	4A	U	82	118	.....	200	267
" "	4B	U	103	84	.....	187	244
" "	5A	U	97	95	1	193	261
" "	5B	U	56	56	.....	112	174
" "	5C	U	85	45	.....	130	234
" "	6A	U	100	63	.....	163	232
" "	6B	U	117	75	.....	192	294
" "	6C	U	144	65	.....	209	314
" "	7A	U	89	65	.....	154	248
" "	7B	U	109	53	.....	162	256
" "	8	U	118	83	.....	201	286
Kitchener City (Cité)	1A	U	65	23	.....	88	164
" "	1B	U	59	49	2	110	171
" "	2A	U	76	54	.....	130	222
" "	2B	U	97	37	4	138	208
" "	3A	U	63	45	.....	108	197
" "	3B	U	70	62	.....	132	235
" "	3C	U	90	58	.....	148	234
" "	4A	U	88	52	.....	140	221
" "	4B	U	99	67	.....	166	232
" "	5	U	132	73	.....	205	273
" "	6A	U	56	62	.....	118	178
" "	6B	U	73	50	.....	123	186
" "	7	U	135	84	.....	219	332

WATERLOO NORTH (NORD)—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	William Daum Euler	David Gross	Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Kitchener City (Cité)	8	U	70	49	.....	119	160
" "	9	U	75	76	.....	151	264
" "	10A	U	59	51	.....	110	197
" "	10B	U	67	42	.....	109	179
" "	11A	U	76	55	1	132	232
" "	11B	U	63	52	.....	115	213
" "	12A	U	79	40	.....	119	204
" "	12B	U	65	54	.....	119	209
" "	13A	U	55	69	.....	124	167
" "	13B	U	51	56	.....	107	182
" "	14A	U	81	57	.....	138	207
" "	14B	U	96	65	.....	161	249
" "	15A	U	105	59	.....	164	234
" "	15B	U	75	51	.....	126	179
" "	16A	U	58	37	.....	95	188
" "	16B	U	75	37	.....	112	211
" "	17A	U	73	33	.....	106	185
" "	17B	U	65	43	.....	108	177
" "	18A	U	93	40	.....	133	228
" "	18B	U	80	61	1	142	218
" "	19A	U	110	73	.....	183	296
" "	19B	U	118	82	.....	200	290
" "	20A	U	73	51	.....	124	225
" "	20B	U	70	53	2	125	187
" "	21A	U	91	20	.....	111	158
" "	21B	U	83	33	.....	116	148
" "	22A	U	78	57	1	136	239
" "	22B	U	92	48	2	142	222
" "	23	U	109	51	.....	160	249
" "	24A	U	67	55	.....	122	227
" "	24B	U	45	52	.....	97	200
" "	25A	U	66	34	.....	100	182
" "	25B	U	63	57	.....	120	186
" "	26A	U	70	57	.....	127	194
" "	26B	U	66	52	.....	118	176
" "	27	U	47	52	.....	99	182
" "	28A	U	75	59	3	137	209
" "	28B	U	77	49	1	127	213
" "	29A	U	85	65	1	151	228
" "	29B	U	100	80	.....	180	294
" "	30A	U	76	65	.....	141	220
" "	30B	U	59	61	1	121	177
" "	31	U	110	67	1	178	296
" "	32A	U	39	39	1	79	199
" "	32B	U	34	35	2	71	173
" "	33A	U	85	65	1	151	256
" "	33B	U	64	49	2	115	206
" "	34A	U	41	51	1	93	166
" "	34B	U	69	54	.....	123	198
" "	35A	U	83	63	.....	146	209
" "	35B	U	91	37	.....	128	192
" "	36A	U	88	38	.....	126	177
" "	36B	U	56	72	3	131	181
" "	37A	U	83	64	2	149	235
" "	37B	U	96	76	4	176	258
" "	38A	U	76	63	.....	139	253
" "	38B	U	102	57	.....	159	254
" "	39A	U	87	40	1	128	198
" "	39B	U	66	40	2	108	204
" "	40	U	70	39	.....	109	165
Totals—Totaux	125	.....	10,394	6,365	58	16,817	27,520

Majority for / Majorité pour **William Daum Euler, 4,029.**

WATERLOO SOUTH (SUD). Population—1921, 33,568.

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Alexander McKay Edwards.	Charles Russell Widdifield.			
Galt City (Cité)	1A	U	107	38	1	146	239
"	1B	U	120	28	.....	148	238
"	1C	U	120	48	1	169	275
"	2A	U	94	51	.....	145	293
"	2B	U	89	51	.....	140	268
"	3A	U	87	35	.....	122	191
"	3B	U	84	45	.....	129	204
"	4A	U	96	33	1	130	234
"	4B	U	71	42	.....	113	197
"	5A	U	62	20	.....	82	239
"	5B	U	64	35	1	100	268
"	6A	U	99	55	.....	154	265
"	6B	U	106	36	.....	142	244
"	7A	U	79	49	.....	128	218
"	7B	U	79	48	.....	127	201
"	7C	U	85	44	.....	129	196
"	8A	U	73	48	1	122	208
"	8B	U	88	44	.....	132	215
"	9A	U	91	38	.....	129	194
"	9B	U	75	52	.....	127	191
"	10A	U	61	37	.....	98	223
"	10B	U	62	33	.....	95	235
"	10C	U	74	22	.....	96	229
"	11A	U	89	48	.....	137	211
"	11B	U	97	37	.....	134	214
"	11C	U	82	53	.....	135	239
"	12A	U	100	38	.....	138	227
"	12B	U	105	35	.....	140	196
"	12C	U	99	41	.....	140	230
"	13A	U	117	38	2	157	256
"	13B	U	135	41	1	177	273
"	13C	U	125	43	.....	168	284
"	14A	U	110	54	.....	164	253
"	14B	U	91	40	.....	131	223
"	15A	U	97	48	.....	145	239
"	15B	U	83	41	.....	124	208
"	15C	U	67	50	.....	117	208
"	16A	U	74	29	.....	103	184
"	16B	U	92	42	.....	134	232
"	16C	U	65	35	.....	100	184
" Advance (Provisoire)	.....	U	12	5	.....	17	
Preston A-G	1	U	68	54	1	123	213
" H-P	1	U	87	35	.....	122	211
" Q-Z	1	U	86	48	.....	134	186
" A-L	2	U	114	63	.....	177	267
" M-Z	2	U	95	45	.....	140	239
" A-K	3	U	128	66	.....	194	319
" L-Z	3	U	134	46	3	183	291
" A-K	4	U	130	71	.....	201	300
" L-Z	4	U	107	64	.....	171	265
" A-H	5	U	131	90	1	222	335
" I-P	5	U	78	51	4	133	190
" Q-Z	5	U	100	64	.....	164	236
" A-K	6	U	74	36	.....	110	155
" L-Z	6	U	72	35	.....	107	164
Ayr A-K	1	R	98	97	1	196	278
" L-Z	1	R	91	102	.....	193	261
Hespeler A-L	1	R	94	57	.....	151	236
" M-Z	1	R	78	42	.....	120	167
" A-L	2	R	108	43	.....	151	221
" M-Z	2	R	98	34	.....	132	197
" A-K	3	R	75	29	.....	104	178
" L-Z	3	R	55	30	2	87	168
" A-L	4	R	125	34	3	162	229
" M-Z	4	R	84	37	.....	121	186

WATERLOO SOUTH (SUD)—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Alexander McKay Edwards.	Charles Russell Widdifield.			
Hespeler	5	R	97	42	.....	139	190
New Hamburg.....A-G	1	R	74	80	.....	154	231
" .....H-P	1	R	79	64	.....	143	210
" .....Q-Z	1	R	64	76	.....	140	205
"	2	R	83	82	.....	165	242
North Dumfries	1	R	32	73	.....	105	144
" .....A-L	2	R	61	48	.....	109	176
" .....M-Z	2	R	59	56	1	116	204
" .....A-L	3	R	46	57	1	104	196
" .....M-Z	3	R	26	62	1	89	181
"	4	R	31	107	1	139	207
"	5	R	34	129	.....	163	267
Waterloo.....A-L	1	R	12	69	.....	81	170
" .....M-Z	1	R	17	51	.....	68	172
"	2	R	107	57	.....	164	302
" .....A-L	3	R	31	49	1	81	167
" .....M-Z	3	R	24	38	.....	62	159
" .....A-J	4	R	49	88	.....	137	229
" .....K-Z	4	R	66	55	.....	121	231
"	5	R	24	82	1	107	251
"	6	R	23	99	.....	122	267
Wilmot.....A-L	1	R	22	45	1	68	178
" .....M-Z	1	R	19	60	.....	79	177
" .....A-K	2	R	23	47	.....	70	208
" .....L-Z	2	R	22	34	1	57	166
" .....A-K	3	R	17	49	.....	66	178
" .....L-Z	3	R	8	42	.....	50	155
" .....A-K	4	R	51	36	.....	87	286
" .....L-Z	4	R	52	53	2	107	327
" .....A-K	5	R	5	60	.....	65	161
" .....L-Z	5	R	6	61	.....	67	178
"	6	R	40	61	.....	101	291
Tota.s—Totaux.....	97	.....	7,220	4,935	33	12,188	21,324

Majority for / Majorité pour } **Alexander McKay Edwards, 2,285.**

WELLAND. Population—1921, 66,668

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	William Manley German	George Hamilton Pettit	Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Niagara Falls	1	U	63	73		136	228
"	1A	U	74	72		146	268
"	2	U	43	92	3	138	216
"	3	U	63	93	1	157	220
"	4	U	90	96		186	307
"	4A	U	92	74		166	299
"	5	U	82	92		174	305
"	6	U	79	73	1	153	227
"	6A	U	75	79	1	155	233
"	6B	U	43	85		128	193
"	7	U	74	94		168	319
"	8	U	93	88	2	183	350
"	9	U	53	123		176	306
"	10	U	52	73		125	196
"	10A	U	83	67		150	223
"	10B	U	75	88		163	264
"	11	U	74	102		176	260
"	12	U	80	89		169	251
"	13	U	91	99		190	288
"	14	U	105	64		169	283
"	15	U	74	65	1	140	265
"	16	U	89	72		161	259
"	17	U	90	85	1	176	287
"	17A	U	103	96		199	281
"	17B	U	62	99		161	263
"	18	U	75	116		191	312
"	18A	U	83	85		168	311
"	18B	U	93	100		193	316
"	19	U	89	86		175	273
"	20	U	72	79		151	252
"	21	U	87	84		171	289
"	22	U	57	89		146	252
"	23	U	68	74		142	222
"	24	U	90	76		166	280
"	25	U	70	102		172	279
"	25A	U	80	121	2	203	316
Welland, City (Cité)	26	U	83	103	2	188	271
" "	27	U	76	102		178	292
" "	27A	U	54	102		156	258
" "	28	U	42	86		128	202
" "	29	U	82	108		190	285
" "	29A	U	48	94		142	239
" "	30	U	68	66		134	229
" "	31	U	55	75		130	240
" "	31A	U	71	67		138	227
" "	32	U	94	87		181	317
" "	33	U	77	68	2	147	257
" "	34	U	47	79	1	127	224
" "	34A	U	59	52	1	112	202
" "	35	U	74	52		126	253
" "	36	U	45	67		112	206
" "	36A	U	44	90		134	227
" "	37	U	51	84	2	137	267
" "	38	U	55	75	5	135	203
" "	38A	U	55	76	5	136	194
" "	39	U	65	85		150	186
" "	39A	U	81	72	1	154	190
" "	40	U	69	60		129	164
" "	41	U	81	87		168	209
" "	42	U	52	87	5	144	195
" "	42A	U	52	62	2	116	140
" "	43	U	62	88	1	151	211
" "	44	U	68	93	2	163	227
" "	44A	U	49	70		119	150

WELLAND—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	William Manley German	George Hamilton Pettit	Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Thorold, Town (Ville)	45	U	37	83	.....	120	167
" "	46	U	62	98	2	162	226
" "	47	U	54	86	.....	140	187
" "	48	U	46	103	.....	149	205
" "	49	U	57	131	4	192	241
" "	50	U	43	101	3	147	203
" "	51	U	83	93	2	178	267
" "	52	U	94	87	3	184	262
" "	52A	U	42	42	1	85	147
" "	52B	U	45	66	3	114	201
" "	53	U	42	149	.....	191	273
" "	54	U	62	161	.....	223	302
Port Colborne, Town (Ville)	55	U	103	112	1	216	285
" "	56	U	82	143	.....	225	299
" "	57	U	105	102	.....	207	274
" "	57A	U	131	96	4	231	313
" "	58	U	108	104	7	219	289
" "	59	U	103	128	4	235	324
" "	60	U	100	99	4	203	272
" "	61	U	111	103	3	217	285
" "	62	U	107	85	.....	192	269
Bridgeburg, Town (Ville)	63	U	39	54	.....	93	183
" "	63A	U	52	52	.....	104	187
" "	64	U	59	72	.....	131	219
" "	65	U	80	108	.....	188	279
" "	65A	U	44	69	.....	113	205
" "	66	U	64	55	.....	119	198
" "	67	U	68	84	.....	152	244
" "	67A	U	41	75	.....	116	204
Bertie	68	R	28	58	.....	86	126
"	69	R	122	91	1	214	289
"	70	R	84	72	2	158	215
"	71	R	85	58	.....	143	208
"	72	R	106	43	2	151	277
"	73	R	87	45	.....	132	252
"	74	R	31	51	1	83	163
"	75	R	143	86	1	230	333
"	76	R	115	83	1	199	281
Crystal Beach	78	R	80	60	.....	140	201
Chippawa	79	R	59	89	2	150	211
"	79A	R	56	80	.....	136	167
"	80	R	112	136	3	251	304
Crowland	81	R	113	59	1	173	220
"	82	R	57	89	3	149	195
"	82A	R	76	112	9	197	243
"	83	R	111	63	.....	174	205
"	84	R	91	140	.....	231	297
"	85	R	61	105	2	168	220
"	86	R	61	71	4	136	175
Fort Erie	87	R	109	90	.....	199	309
"	88	R	93	129	.....	222	324
"	88A	R	113	94	2	209	317
Humberstone	89	R	60	77	2	139	280
"	90	R	61	88	1	150	274
"	91	R	35	86	.....	121	181
"	91A	R	48	72	.....	120	191
"	92	R	60	84	2	146	240
"	92A	R	64	81	.....	145	252
"	93	R	107	87	.....	194	286
"	95	R	111	88	.....	199	239
"	96	R	97	69	.....	166	245
"	97	R	71	75	.....	146	211
"	98	R	106	73	3	182	270
"	99	R	43	53	.....	96	136
"	100	R	44	33	.....	77	106

WELLAND—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	William Manley German	George Hamilton Pettit			
Fonthill	101	R	91	105	.....	196	242
"	102	R	71	117	.....	188	229
Pelham	103	R	79	59	.....	138	203
"	104	R	82	37	1	120	151
"	106	R	141	107	1	249	294
"	107	R	93	60	.....	153	190
"	108	R	32	26	.....	58	93
"	109	R	98	59	.....	157	203
"	110	R	112	47	1	160	189
"	111	R	82	56	.....	138	179
"	112	R	29	19	3	51	86
Stamford	113	R	72	84	.....	156	249
"	114	R	78	105	.....	183	259
"	115	R	93	107	1	201	312
"	116	R	28	41	.....	69	165
"	117	R	55	72	.....	127	324
"	117A	R	74	49	.....	123	313
"	118	R	67	99	.....	166	288
"	119	R	85	83	.....	168	269
"	119A	R	65	80	.....	145	246
"	120	R	90	90	3	183	320
"	121	R	108	87	2	197	323
"	121A	R	78	103	.....	181	346
"	122	R	72	87	.....	159	234
"	123	R	73	79	.....	152	228
Thorold Township	124	R	108	114	1	223	260
"	125	R	66	121	.....	187	249
"	126	R	70	49	.....	119	148
"	127	R	96	45	.....	141	177
"	128	R	78	94	.....	172	174
"	129	R	68	92	.....	160	193
"	130	R	34	83	.....	117	166
"	131	R	34	107	.....	141	203
"	132	R	49	64	1	114	147
"	133	R	43	51	.....	94	138
Wainfleet	134	R	64	77	1	142	195
"	135	R	74	40	.....	114	138
"	136	R	78	18	.....	96	147
"	137	R	63	30	1	94	152
"	138	R	23	48	2	73	122
"	139	R	43	45	.....	88	121
"	140	R	48	7	.....	55	59
"	141	R	22	37	.....	59	115
"	142	R	30	29	2	61	80
"	143	R	54	71	.....	125	175
"	144	R	18	75	.....	93	179
"	145	R	62	61	.....	123	165
Willoughby	146	R	96	71	.....	167	251
"	147	R	132	51	1	184	237
Totals—Totaux	178	.....	12,890	14,331	145	27,366	41,337

Majority for / Majorité pour } **George Hamilton Pettit, 1,441.**

WELLINGTON NORTH (NORD). Population—1921, 19,833.

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Richard Frederick Dale.	Duncan Sinclair.	Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Arthur Township	1	R	80	94	.....	174	243
" " A-L	2	R	88	49	.....	137	325
" " M-Z	2	R	78	43	.....	121	
" "	3	R	74	78	.....	152	208
" "	4	R	126	42	4	172	205
" "	5	R	50	140	5	195	263
Arthur Village	1	R	99	75	.....	174	228
" "	2	R	65	95	.....	160	204
" "	3	R	68	128	.....	196	252
Clifford A-L	1	R	67	85	4	156	197
" M-Z	1	R	46	63	.....	109	155
Drayton A-L	1	R	72	123	.....	195	429
" M-Z	1	R	72	80	.....	152	
West Garafraxa	1	R	98	47	1	146	191
"	2	R	60	18	.....	78	114
"	3	R	14	47	.....	61	92
"	4	R	19	34	.....	53	72
"	5	R	54	46	.....	100	118
"	6	R	42	29	1	72	109
"	7	R	28	48	.....	76	135
"	8	R	64	37	.....	101	126
Harriston	1	R	49	82	1	132	186
"	2	R	50	63	.....	113	129
"	3	R	51	70	1	122	150
"	4	R	70	105	.....	175	237
"	5	R	58	89	1	148	180
West Luther	1	R	74	58	.....	132	151
"	2	R	46	56	.....	102	155
"	3	R	62	91	.....	153	207
"	4	R	74	46	.....	120	166
"	5	R	57	76	2	135	223
Maryborough	1	R	73	93	.....	166	217
"	2	R	54	81	.....	135	250
" A-L	3	R	78	69	.....	147	202
" M-Z	3	R	85	66	.....	151	187
"	4	R	52	24	1	77	138
"	5	R	43	131	.....	174	261
"	6	R	39	81	.....	120	174
Minto	1	R	119	108	.....	227	277
"	2	R	95	106	.....	201	290
" A-L	3	R	89	44	.....	133	134
" M-Z	3	R	89	43	.....	132	148
"	4	R	62	80	.....	142	161
"	5	R	118	102	1	221	257
"	6	R	54	48	.....	102	122
Mount Forest A-L	1	R	66	100	.....	166	189
" M-Z	1	R	68	65	.....	133	172
" A-L	2	R	54	105	.....	159	193
" M-Z	2	R	55	89	.....	144	172
"	3	R	112	96	.....	208	229
"	4	R	101	126	1	228	263
Palmerston	1	R	88	137	.....	225	295
" A-L	2	R	13	105	.....	118	343
" M-Z	2	R	33	72	.....	105	
" A-L	3	R	34	113	.....	147	225
" M-Z	3	R	40	115	.....	155	217
" Advance (Provisoire)	1	R	25	91	1	117	
Peel A-L	1	R	93	41	.....	134	197
" M-Z	1	R	67	28	.....	95	125
"	2	R	56	11	.....	67	182
"	3	R	54	43	.....	97	196
" A-L	4	R	92	53	.....	145	201
" M-Z	4	R	64	29	.....	93	126

WELLINGTON NORTH (NORD).—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Richard Frederick Dale.	Duncan Sinclair.			
Peel	5	R	128	71	.....	199	232
"	6	R	118	41	.....	159	215
"	7	R	86	81	1	168	216
Totals—Totaux	66	.....	4,452	4,825	25	9,302	12,256

Majority for / Majorité pour } Duncan Sinclair, 373.

WELLINGTON SOUTH (SUD) Population—1921, 34,327.

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	William A. Burnett.	Hon. Hugh Guthrie.	Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
GUELPH CITY (CITÉ)							
St. Patrick's Ward (Quartier)	1A	U	32	142	.....	174	274
" "	1B	U	20	175	2	197	279
" "	1C	U	35	166	.....	201	268
" "	1D	U	30	143	.....	173	285
" "	2A	U	39	82	.....	121	208
" "	2B	U	30	93	.....	123	230
" "	2C	U	27	77	1	105	166
" "	3A	U	35	122	1	158	249
" "	3B	U	59	111	.....	170	297
" "	3C	U	27	103	.....	130	194
" "	4A	U	27	71	.....	98	191
" "	4B	U	22	88	.....	110	220
" "	4C	U	28	76	.....	104	176
St. George's Ward (Quartier)	5A	U	33	98	.....	131	209
" "	5B	U	27	77	.....	104	211
" "	6A	U	38	76	1	115	202
" "	6B	U	30	43	.....	73	232
" "	7A	U	56	112	.....	168	292
" "	7B	U	48	106	.....	154	241
" "	8A	U	36	106	2	144	234
" "	8B	U	55	124	2	181	257
" "	8C	U	47	95	.....	142	229
St. John's Ward (Quartier)....	9A	U	49	86	1	136	206
" "	9B	U	52	76	.....	128	207
" "	9C	U	44	60	.....	104	172
" "	10A	U	34	64	.....	98	165
" "	10B	U	19	57	.....	76	133
" "	11A	U	41	110	.....	151	231
" "	11B	U	70	80	1	151	210
" "	11C	U	53	102	.....	155	291
St. David's Ward (Quartier)	12A	U	57	86	.....	143	242
" "	12B	U	68	88	.....	156	239
" "	12C	U	49	100	1	150	241
Advance (Provisoire).....	.....	U	10	24	.....	34	
St. David's Ward (Quartier)	13A	U	45	84	.....	129	210
" "	13B	U	63	86	1	150	233
" "	13C	U	35	83	.....	118	202
" "	14A	U	54	68	.....	122	233
" "	14B	U	51	70	.....	121	185
" "	14C	U	72	77	1	150	217
St. Andrew's Ward (Quartier)	15A	U	62	77	1	140	248
" "	15B	U	58	104	1	163	251
" "	15C	U	65	92	1	158	245
" "	16A	U	63	88	.....	151	242
" "	16B	U	70	77	1	148	227
" "	16C	U	46	67	.....	113	191
" "	17A	U	49	101	.....	150	250
" "	17B	U	79	100	.....	179	284
" "	17C	U	56	98	.....	154	279
" "	18A	U	60	114	1	175	256
" "	18B	U	33	85	.....	118	158
St. James Ward (Quartier)....	19A	U	34	111	.....	145	209
" "	19B	U	29	79	.....	108	164
" "	19C	U	33	89	.....	122	194
" "	20A	U	43	125	.....	168	259
" "	20B	U	31	105	.....	136	247
" "	20C	U	38	113	1	152	260
" "	21A	U	55	103	.....	158	245
" "	21B	U	22	133	.....	155	264
" "	22	U	44	157	3	204	278
Erin Village.....	1A	R	58	78	.....	136	163
"	1B	R	83	54	.....	137	169

WELLINGTON SOUTH (SUD)—Continued

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	William A. Burnett.	Hon. Hugh Guthrie.			
Elora	1A	R	59	92	.....	151	191
"	1A	R	44	63	.....	107	147
"	2A	R	106	80	.....	186	249
"	2B	R	56	40	.....	96	113
Fergus	1A	R	78	111	2	191	247
"	1B	R	49	82	1	132	156
"	2A	R	37	95	.....	132	212
"	2B	R	63	75	.....	138	154
"	3A	R	103	98	.....	201	292
"	3B	R	77	75	.....	152	208
Guelph Township	1	R	209	33	.....	242	323
"	2A	R	93	34	.....	127	193
"	2B	R	68	40	.....	108	188
"	3	R	132	37	.....	169	217
"	4	R	68	92	.....	160	201
"	5A	R	59	47	.....	106	140
"	5B	R	57	65	.....	122	161
"	5C	R	56	57	.....	113	160
Nichol	1	R	149	42	.....	191	231
"	2	R	93	48	.....	141	185
"	3	R	129	75	.....	204	277
"	4	R	98	59	.....	157	209
Eramosa	1A	R	107	96	1	204	238
"	1B	R	90	110	1	201	254
"	2	R	137	83	.....	220	257
"	3	R	155	63	.....	218	248
"	4	R	113	60	.....	173	207
"	5	R	115	36	.....	151	194
Erin Township	1	R	92	20	.....	112	136
"	2	R	117	38	.....	155	197
"	3	R	133	41	.....	174	264
"	4	R	83	50	.....	133	199
"	5	R	108	64	.....	172	213
"	6A	R	98	94	.....	192	293
"	6B	R	132	83	.....	215	315
"	7	R	97	22	1	120	182
Puslinch	1	R	134	40	.....	174	250
"	2	R	155	65	.....	220	299
"	3	R	150	62	.....	212	259
"	4	R	104	44	.....	148	179
"	5	R	89	36	.....	125	170
"	6	R	116	31	.....	147	217
"	7	R	115	8	.....	123	150
Pilkington	1	R	117	38	.....	155	197
"	2	R	114	20	.....	134	198
"	3	R	159	34	.....	193	237
Totals—Totaux	108	.....	7,471	8,515	29	16,015	23,651

Majority for / Majorité pour **Honourable Hugh Guthrie, 1,044.**

WENTWORTH. Population—1921, 46,080

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Harold Stanley Burns	Gordon Crooks Wilson	Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Ancaster	1	R	79	17	.....	96	194
"	2	R	75	33	.....	108	232
" A-C	3	R	37	91	.....	128	
" D-L	3	R	27	81	.....	108	
" M-R	3	R	40	130	.....	170	1,153
" S-Z	3	R	49	104	.....	153	
" Sanitarium	.....	R	26	96	.....	122	
" A-G	4	R	29	88	1	118	
" H-N	4	R	32	60	1	93	667
" O-Z	4	R	52	70	.....	122	
"	5	R	126	49	2	177	306
"	6	R	64	37	.....	101	287
"	7	R	78	30	2	110	209
"	8	R	48	29	.....	77	136
Barton	1	R	38	121	.....	159	286
"	2	R	52	60	.....	112	218
"	3	R	46	113	.....	159	299
" A-I	4	R	32	103	.....	135	474
" J-Z	4	R	38	78	.....	116	
" A-K	5	R	57	108	.....	165	559
" L-Z	5	R	42	101	.....	143	
" A-F	6	R	22	88	.....	110	
" G-M	6	R	27	92	.....	119	611
" N-Z	6	R	17	86	.....	103	
" A-J	7	R	21	144	.....	165	594
" K-Z	7	R	36	125	.....	161	
" A-L	8	R	29	120	.....	149	
" M-Z	8	R	29	165	.....	194	726
" Ontario Hospital	.....	R	21	104	.....	125	
Beverley A-L	1	R	80	29	.....	109	
" M-Z	1	R	104	22	.....	126	379
"	2	R	139	32	.....	171	275
"	3	R	92	58	.....	150	238
"	4	R	46	36	.....	82	127
"	5	R	114	24	.....	138	212
"	6	R	77	30	.....	107	223
"	7	R	35	11	.....	46	85
"	8	R	33	35	.....	68	162
"	9	R	84	31	.....	115	183
"	10	R	56	24	.....	80	160
Binbrook	1	R	55	68	.....	123	245
"	2	R	78	83	.....	161	278
"	3	R	51	62	.....	113	164
Flamboro East (Est) A-F	1	R	21	88	.....	109	
" " G-M	1	R	30	132	.....	162	740
" " N-Z	1	R	20	103	.....	123	
" " A-L	2	R	38	63	.....	101	391
" " M-Z	2	R	33	54	.....	87	
" " A-L	3	R	60	73	.....	133	
" " M-Z	3	R	39	34	.....	73	408
" "	4	R	69	34	.....	103	186
Glanford	1	R	102	75	1	178	249
"	2	R	98	90	1	189	283
"	3	R	32	26	.....	58	117
"	4	R	42	70	1	113	205
Waterdown	1	R	76	94	.....	170	280
"	2	R	52	96	.....	148	241
Saltfleet A-L	1	R	26	82	1	109	
" M-Z	1A	R	18	71	.....	89	385
"	1B	R	15	113	.....	128	225
" A-H	2	R	23	95	1	119	
" I-Z	2	R	23	82	1	106	430
" A-K	3	R	56	99	.....	155	
" L-Z	3A	R	51	92	....	143	545
"	3B	R	83	84	1	168	298

WENTWORTH—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin		Ballots cast for — Bulletins déposés pour					
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Harold Stanley Burns	Gordon Crooks Wilson	Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Saltfleet	4	R	37	46	.....	83	130
"	5A	R	33	127	4	164	256
"	5B	R	27	88	1	116	292
"	6	R	24	32	.....	56	151
"	7	R	39	38	.....	77	242
"	8	R	29	75	.....	104	154
"	9A	R	23	100	.....	123	199
"	9B	R	11	110	1	122	251
" A-F	10	R	33	89	.....	122	
" G-M	10	R	28	104	.....	132	679
" N-Z	10	R	19	80	.....	99	
Flamboro, West (Ouest)	1	R	67	56	.....	123	174
" "	2	R	48	128	.....	176	301
" "	3	R	70	24	.....	94	160
" "	4	R	24	30	.....	54	134
" "	5	R	35	52	.....	87	196
" "	6	R	71	39	2	112	155
" "	7	R	53	59	.....	112	219
" "	8	R	48	84	1	133	203
" "	9	R	10	35	.....	45	85
DUNDAS TOWN (VILLE)							
Canal Ward (Quartier) A-L	1	U	47	103	.....	150	629
" " M-Z	2	U	33	105	1	139	
Foundry Ward (Quartier) A-F	3	U	45	112	.....	157	836
" " G.M	4	U	45	107	.....	152	
" " N-Z	5	U	44	124	.....	168	
Mountain Ward (Quartier) A-F	6	U	33	76	1	110	684
" " G-M	7	U	55	94	.....	149	
" " N-Z	8	U	36	83	.....	119	
Valley Ward (Quartier) A-C	9	U	47	93	.....	140	1,319
" " D-G	10	U	43	104	.....	147	
" " H-Mc	11	U	71	118	3	192	
" " M-Q	12	U	46	67	.....	113	
" " R-Z	13	U	50	115	.....	165	
Hamilton West (Ouest) A-L	152	U	21	66	.....	87	
" " M-Z	152	U	29	93	.....	122	
Hamilton, East (Est)	1	U	13	36	.....	49	118
" "	2	U	41	80	1	122	222
" "	3	U	17	57	.....	74	127
" "	329	U	22	91	.....	113	201
" "	330	U	13	115	.....	128	196
" "	331	U	11	65	.....	76	148
" "	332	U	10	109	.....	119	234
" "	333	U	12	96	.....	108	228
" "	334	U	14	85	.....	99	233
" "	335	U	25	80	2	107	223
" "	336	U	16	109	.....	125	207
" "	337	U	22	63	.....	85	210
" "	338	U	6	80	.....	86	146
" "	339	U	10	61	.....	71	142
" "	340	U	14	86	.....	100	187
" "	341	U	17	75	.....	92	160
" "	342	U	12	78	1	91	155
" "	343	U	12	75	.....	87	188
" "	344	U	15	60	.....	75	200
" "	345	U	14	104	1	119	216
" "	346	U	8	84	1	93	194
" "	347	U	19	76	.....	95	186
" "	348	U	6	40	.....	46	93
" "	349	U	18	58	.....	76	176
" "	350	U	17	82	1	100	173
" "	351	U	17	88	.....	105	209
" "	352	U	7	48	.....	55	113

WENTWORTH—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Harold Stanley Burns	Gordon Crooks Wilson			
HAMILTON CITY (CITÉ)							
Hamilton, East (Est)	353	U	12	65	.....	77	152
" "	354	U	8	58	.....	66	177
" "	355	U	6	35	.....	41	125
" "	356	U	16	55	.....	71	146
" "	357	U	11	92	2	105	204
" "	358	U	13	66	1	80	172
" "	359	U	19	61	1	81	206
" "	360	U	14	79	.....	93	232
" "	361	U	17	75	1	93	228
" "	362	U	15	60	.....	75	191
" "	363	U	15	68	.....	83	179
" "	364	U	16	96	2	114	216
" "	365	U	13	72	1	86	177
" "	366	U	21	65	.....	86	221
" "	367	U	19	80	.....	99	173
" "	368	U	2	39	.....	41	192
" "	369	U	3	48	.....	51	92
" "	370	U	11	106	.....	117	232
Hamilton, Advance (Provisoire	.....	U	2	0	.....	2	
Totals—Totaux	146	.....	5,335	10,975	42	16,352	30,314

Majority for / Majorité pour } **Gordon Crooks Wilson, 5,640.**

YORK NORTH (NORD). Population—1921, 36,222.

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Thomas Herbert Lennox.	Henry Arthur Sifton.			
Whitchurch	1	R	179	87	1	267	444
"	1	R	138	92	1	231	354
"	2	R	107	178	.....	285	350
"	3	R	103	173	.....	276	381
"	4	R	73	66	.....	139	169
"	4	R	87	93	.....	180	221
"	5	R	86	113	.....	199	262
"	6	R	108	76	.....	184	215
NEWMARKET TOWN (VILLE)							
St. George Ward (Quartier)	1	R	136	112	1	249	254
" "	1	R	139	113	2	254	283
" "	1	R	96	108	1	205	262
St. Andrew Ward (Quartier)	2	R	131	107	2	240	282
" "	2	R	95	119	3	217	256
" "	2	R	120	100	1	221	277
St. Patrick Ward (Quartier)	3	R	99	110	.....	209	247
" "	3	R	93	132	.....	225	272
" "	3	R	90	117	2	209	263
Holland Landing	1	R	119	67	.....	186	220
Aurora Town (Ville)	1	R	78	73	.....	151	169
" "	1	R	90	57	.....	147	171
" "	2	R	97	76	.....	173	193
" "	2	R	100	61	.....	161	188
" "	3	R	140	65	.....	205	238
" "	3	R	100	55	.....	155	174
" "	4	R	84	58	.....	142	170
" "	4	R	73	69	5	147	187
" "	5	R	84	124	.....	208	209
Sutton	1	R	182	110	.....	292	336
"	1	R	162	65	.....	227	273
Georgina	1	R	104	79	.....	183	237
"	2	R	149	119	.....	268	286
"	3	R	125	24	.....	149	154
"	4	R	74	134	.....	208	247
East Gwillimbury	1	R	76	98	.....	174	200
"	1	R	71	103	.....	174	208
"	2	R	116	113	.....	229	261
"	3	R	75	106	1	182	211
"	3	R	77	96	.....	173	200
"	4	R	113	86	.....	199	257
"	5	R	53	131	.....	184	202
"	5	R	75	110	.....	185	216
"	6	R	98	75	.....	173	201
"	7	R	39	36	.....	75	80
North Gwillimbury	1	R	102	65	.....	167	215
" "	1	R	141	160	.....	301	332
" "	2	R	77	75	.....	152	188
" "	2	R	62	73	.....	135	164
" "	3	R	76	62	.....	138	189
" "	3	R	87	54	.....	141	175
Stouffville	1	R	52	115	.....	167	183
"	1	R	48	102	.....	150	162
"	2	R	46	154	.....	200	230
"	2	R	65	112	.....	177	193
Richmond Hill	1	R	121	105	.....	226	286
"	1	R	108	97	.....	205	248
"	1	R	122	97	.....	219	256
King	1	R	109	92	.....	201	462
"	1	R	107	73	1	181	
"	2	R	104	120	.....	224	275
"	3	R	114	86	.....	200	222
"	3	R	143	82	.....	225	237
"	4	R	89	85	1	175	213

YORK NORTH (NORD)—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Thomas Herbert Lennox.	Henry Arthur Sifton.			
King	4	R	89	108	3	200	246
"	5	R	110	72	.....	182	214
"	6	R	98	82	.....	180	474
"	6	R	132	110	.....	242	
"	7	R	89	64	.....	153	192
"	7	R	61	55	.....	116	128
"	8	R	72	115	.....	187	220
"	9	R	48	67	.....	115	133
"	10	R	33	72	.....	105	129
Markham Township	1	R	127	114	4	245	307
"	1	R	148	83	.....	231	290
"	2	R	142	96	1	239	280
"	3	R	89	96	.....	185	236
"	4	R	68	57	.....	125	379
"	4	R	47	71	.....	118	
"	5	R	109	112	.....	221	290
"	5	R	131	81	.....	212	270
"	6	R	64	147	1	212	283
"	7	R	45	103	3	151	190
"	8	R	34	77	.....	111	140
"	9	R	58	169	.....	227	295
"	10	R	122	144	.....	266	335
"	11	R	60	117	.....	177	217
Markham Village	1	R	109	145	1	255	312
"	2	R	83	73	.....	156	213
"	2	R	76	93	.....	169	222
Vaughan	1	R	129	99	.....	228	282
"	1A	R	104	76	.....	180	241
"	1B	R	120	57	.....	177	224
"	2	R	51	74	.....	125	147
"	2A	R	151	60	1	212	251
"	3	R	47	73	.....	120	155
"	3	R	89	87	.....	176	217
"	4	R	104	114	.....	218	256
"	4	R	134	128	.....	262	302
"	5	R	134	77	3	214	278
"	6	R	116	106	.....	222	266
"	7	R	79	143	.....	222	265
"	8	R	55	86	.....	141	179
"	8	R	75	86	.....	161	208
Woodbridge	1	R	143	99	.....	242	277
"	2	R	88	38	1	127	145
"	2	R	90	39	.....	129	150
Totals—Totaux	105	.....	10,160	9,860	40	20,060	24,348

Majority for / Majorité pour **Thomas Herbert Lennox, 300.**

YORK SOUTH (SUD) Population—1921, 27,895

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	William Findlay Maclean	Robert Henry McGregor			
Scarboro	1A	U	33	79		112	212
"	1B	U	28	63		91	192
"	2A	U	31	66		97	180
"	2B	U	29	57	1	87	168
"	3A	U	17	61		78	161
"	3B	U	20	55		75	160
"	4A	U	39	107		146	274
"	4B	U	52	104	1	157	287
"	5A	U	38	73		111	228
"	5B	U	33	109	1	143	260
"	6A	U	41	63		104	186
"	6B	U	47	53		100	174
"	7A	U	64	56	1	121	220
"	7B	U	60	59		119	217
"	8	U	49	87	2	138	148
"	9A	U	27	78		105	267
"	9B	U	37	79		116	273
"	9C	U	29	54		83	213
"	9D	U	35	66		101	235
"	10	U	19	80		99	166
"	11A	U	30	83		113	229
"	11B	U	18	99		117	219
"	12A	U	39	67		106	214
"	12B	U	38	67	2	107	211
"	12C	U	47	78		125	215
"	13	U	50	47		97	244
"	14A	R	63	105		168	279
"	14B	R	75	82		157	285
"	15A	R	44	47	1	92	172
"	15B	R	41	61		102	185
"	16A	R	40	67	2	109	209
"	16B	R	35	82		117	149
"	17A	R	61	59	1	121	216
"	17B	R	50	50	2	102	180
"	18	R	46	7		53	163
"	19	R	64	45		109	163
"	20A	R	120	23		143	246
"	20B	R	105	16	1	122	286
"	21	R	91	33		124	299
North York	1A	R	60	31		91	157
"	1B	R	56	36		92	162
"	2	U	67	45		112	258
"	9	R	155	23		178	290
"	10A	U	101	21		122	260
"	10B	U	87	27		114	244
"	11	U	50	40		90	240
"	16	U	62	30		92	198
Leaside	.....	R	63	152		215	256
East York	1	U	30	37	1	68	134
"	2	U	51	76	6	133	274
"	3A	U	44	63		107	195
"	3B	U	42	84	1	127	202
"	4	U	38	46		84	166
"	5	U	41	29		70	122
"	6	U	40	34		74	128
"	7	U	55	58		113	172
"	8	U	27	45		72	148
"	9A	U	35	40		75	181
"	9B	U	45	33	10	88	176
"	10	U	61	42		103	178
"	11	U	50	40		90	239
"	12	U	48	90	1	139	295
"	13	U	43	60		103	207
"	14	U	63	36		99	220
"	15	U	58	45		103	234

YORK SOUTH (SUD)—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	William Findlay Maclean	Robert Henry McGregor			
East York	16A	U	33	64	.....	97	171
"	16B	U	53	33	.....	86	149
"	17	U	70	70	.....	140	288
"	18	U	72	54	.....	126	190
"	19	U	55	78	.....	133	278
"	20A	U	38	36	.....	74	176
"	20B	U	23	55	.....	78	166
"	21	U	49	55	.....	104	173
"	22	U	34	44	.....	78	213
"	23	U	29	43	.....	72	131
"	24	U	53	75	.....	128	241
"	25	U	42	61	1	104	239
"	26	U	20	75	.....	95	214
"	27	U	39	80	.....	119	250
"	28	U	36	90	.....	126	257
"	29	U	62	94	.....	156	297
"	30	U	19	74	.....	93	186
"	31A	U	30	44	.....	74	184
"	31B	U	23	39	.....	62	122
"	32	U	27	58	.....	85	168
"	33	U	44	98	.....	142	275
"	34	U	16	57	.....	73	138
"	35A	U	17	94	2	113	232
"	35B	U	23	68	.....	91	168
"	36	U	24	105	.....	129	268
"	37	U	11	56	.....	67	130
"	38	U	27	67	.....	94	198
"	39A	U	25	59	.....	84	205
"	39B	U	21	50	.....	71	170
"	40A	U	29	47	.....	76	180
"	40B	U	30	39	.....	69	149
"	41A	U	25	52	.....	77	158
"	41B	U	38	58	.....	96	148
"	42A	U	39	91	1	131	190
"	42B	U	25	47	.....	72	121
"	43	U	43	82	.....	125	223
"	44	U	51	45	.....	96	169
"	45	U	58	63	.....	121	216
"	46	U	26	19	.....	45	92
"	47A	U	68	57	.....	125	202
"	47B	U	18	35	1	54	136
"	48A	U	51	59	.....	110	182
"	48B	U	39	66	.....	105	167
"	49	U	68	89	.....	157	263
Totals—Totaux	109	.....	4,880	6,555	39	11,474	22,194

Majority for / Majorité pour **Robert Henry McGregor, 1,675.**

YORK WEST (OUEST). Population—1921, 61,655.

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Sir Henry Lumley Drayton.	Alfred Taylour Hunter.			
ETOBICOKE TOWNSHIP							
Long Branch	1A	U	71	27		98	284
"	1B	U	58	19		77	211
"	1C	U	55	20		75	253
"	1D	U	44	5		49	193
"	1E	U	69	7		76	252
"	1F	U	41	10	1	52	191
"	2A	U	115	16		131	265
"	2B	U	68	11		79	171
"	2C	U	96	15		111	217
Humber Bay	3A	U	86	53		139	250
"	3B	U	101	33		134	255
"	3C	U	109	40	1	150	267
Islington	4A	U	102	40		142	275
"	4B	U	116	29		145	276
"	4C	U	121	23		144	285
Long Branch	5A	U	98	29		127	291
"	5B	U	74	47		121	277
"	5C	U	96	24		120	265
Lambton	6A	U	125	23		148	261
"	6B	U	123	26		149	297
Islington	7A	U	60	33		93	237
"	7B	U	85	41		126	219
"	7C	U	104	38		142	308
"	7D	U	87	33	2	122	285
"	7E	U	42	15		57	154
Westmount	8A	R	106	16	1	123	289
"	8B	R	85	24	1	110	286
Etobicoke	9	R	16	27		43	174
Thistletown	10	R	116	62		178	283
Smithfield	11	R	32	42		74	149
Humber Bay	12	U	91	46		137	255
Forest Hill	1	U	81	9		90	197
"	2A	U	107	14		121	247
"	2B	U	83	16		99	193
"	3	U	38	10		48	103
"	4	U	71	38		109	264
"	5	U	49	12		61	232
Mimico	1A	U	52	23		75	157
"	1B	U	47	30		77	154
"	2A	U	74	39		113	201
"	2B	U	50	39		89	191
"	3	U	85	32		117	282
"	4A	U	38	28	3	69	149
"	4B	U	43	11		54	166
"	5	U	74	36		110	260
"	6A	U	63	21		84	162
"	6B	U	53	31		84	170
"	7A	U	57	15		72	200
"	7B	U	54	23		77	206
"	8A	U	46	19		65	185
"	8B	U	63	18		81	171
"	9A	U	37	21		58	186
"	9B	U	36	28		64	177
"	10	U	67	29		96	233
New Toronto	1	U	71	24		95	174
"	2	U	97	38	1	136	286
"	3	U	56	35		91	276
"	4A	U	53	30		83	167
"	4B	U	50	18		68	152
"	5	U	57	25		82	185
"	6	U	78	31		109	230
"	7	U	59	26		85	151

YORK WEST (OUEST)—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Sir Henry Lumley Drayton.	Alfred Taylour Hunter.			
ETOBICOKE TOWNSHIP							
New Toronto	8	U	53	19		72	143
"	9	U	84	24		108	215
YORK NORTH TOWNSHIP							
Newtonbrook	1A	U	69	29		98	207
"	1B	U	63	21		84	176
Elia	2	R	53	11		64	189
Emery	3	R	62	21		83	145
"	4	R	99	12		111	212
"	5	R	64	25		89	218
Fairbank	6	R	45	10		55	141
Downsview	7	R	40	16	1	57	207
Bedford Park	8	U	45	19		64	181
York Mills	9A	U	93	15	2	110	203
"	9B	U	61	11		72	179
St. Alban's Park	10	R	52	22	1	75	223
Willowdale	11A	U	62	15		77	163
"	11B	U	51	18		69	152
Melrose Park	12	U	95	20		115	258
Lansing	13A	R	78	37		115	269
"	13B	R	89	18	1	108	168
Weston	1A	U	94	40		134	263
"	1B	U	82	35		117	257
"	2A	U	56	30		86	229
"	2B	U	62	38		100	217
"	3A	U	61	25		86	206
"	3B	U	45	23		68	210
"	4A	U	94	41		135	279
"	4B	U	83	57		140	279
"	5A	U	54	25		79	202
"	5B	U	67	37		104	226
Cedarvale	1A	U	60	32		92	239
"	1B	U	53	23		76	235
"	2A	U	81	32	1	114	250
"	2B	U	77	25		102	193
"	3A	U	57	15		72	178
"	3B	U	64	13		77	145
"	4A	U	97	15		112	273
"	4B	U	42	11		53	223
"	5A	U	74	37		111	277
"	5B	U	51	16	1	68	189
"	6A	U	61	23		84	250
"	6B	U	76	30		106	143
"	7A	U	75	19		94	221
"	7B	U	84	20	2	106	242
"	7C	U	84	24		108	235
Fairbank	8A	U	86	22	1	109	296
"	8B	U	76	27		103	287
"	9A	U	96	25		121	231
"	9B	U	54	25		79	183
"	10A	U	86	12		98	230
"	10B	U	67	10	1	78	156
"	11A	U	93	30		123	241
"	11B	U	33	16		49	134
"	12	U	104	15		119	251
"	13A	U	83	25		108	201
"	13B	U	62	33		95	162
"	14A	U	59	19		78	218
"	14B	U	38	29		67	174
"	14C	U	63	18		81	232
Oakwood	15A	U	88	16		104	239
"	15B	U	88	12		100	212

YORK WEST (OUEST).—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Sir Henry Lumley Drayton.	Alfred Taylour Hunter.			
YORK TOWNSHIP							
Oakwood	16A	U	64	14	.....	78	213
"	16B	U	70	9	.....	79	180
"	17A	U	79	6	1	86	176
"	17B	U	64	11	.....	75	133
"	18A	U	61	12	.....	73	204
"	18B	U	51	15	.....	66	171
"	19A	U	105	22	.....	127	286
"	19B	U	54	5	1	60	219
"	20A	U	80	23	.....	103	246
"	20B	U	46	16	2	64	150
"	21A	U	65	4	.....	69	179
"	21B	U	58	3	.....	61	147
"	22	U	96	13	1	110	233
"	23A	U	71	12	.....	83	236
"	23B	U	53	13	4	70	197
"	24	U	53	14	.....	67	194
"	25A	U	84	20	.....	104	238
"	25B	U	80	15	.....	95	183
"	26	U	119	15	1	135	290
"	27A	U	59	11	1	71	234
"	27B	U	63	5	.....	68	226
"	27C	U	41	8	.....	49	142
Fairbank	28A	U	75	12	.....	87	289
"	28B	U	107	9	1	117	299
"	29A	U	93	7	.....	100	231
"	29B	U	82	10	.....	92	239
"	30A	U	86	8	.....	94	260
"	30B	U	77	3	.....	80	234
"	31A	U	82	10	.....	92	294
"	31B	U	82	10	.....	92	252
"	32A	U	66	5	.....	71	276
"	32B	U	64	6	.....	70	231
"	33A	U	75	13	.....	88	276
"	33B	U	77	9	.....	86	229
"	34A	U	80	7	.....	87	219
"	34B	U	74	10	.....	84	220
Silverthorne	35A	U	111	18	.....	129	284
"	35B	U	112	13	.....	125	288
"	36	U	91	34	.....	125	284
"	37A	U	57	4	.....	61	174
"	37B	U	51	2	.....	53	186
"	38A	U	51	8	.....	59	174
"	38B	U	66	12	.....	78	201
"	39A	U	73	11	.....	84	182
"	39B	U	70	10	2	82	215
"	40A	U	52	2	.....	54	168
"	40B	U	45	5	.....	50	150
"	41A	U	76	19	.....	95	200
"	41B	U	83	20	.....	103	233
Beechborough	42	U	49	7	.....	56	392
Mount Dennis	43A	U	76	22	.....	98	281
"	43B	U	65	19	.....	84	251
"	44A	U	55	15	.....	70	250
"	44B	U	58	15	.....	73	236
"	45A	U	70	13	.....	83	188
"	45B	U	62	20	.....	82	188
"	46	U	90	18	.....	108	252
Keelesdale	47	U	76	22	.....	98	256
Mount Dennis	48A	U	48	9	.....	57	232
"	48B	U	67	10	.....	77	239
"	49A	U	59	7	.....	66	141
"	49B	U	75	14	.....	89	163
"	50	U	81	36	.....	117	228

YORK WEST (OUEST).—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Sir Henry Lumley Drayton.	Alfred Taylour Hunter.			
York Township							
Mount Dennis	51A	U	65	9	.....	74	167
"	51B	U	62	21	.....	83	230
"	51C	U	58	17	.....	75	213
"	52A	U	55	13	.....	68	232
"	52B	U	54	9	.....	63	166
"	53	U	75	20	.....	95	285
"	54A	U	64	7	.....	71	202
"	54B	U	64	7	.....	71	202
Overland Park	55A	U	41	3	.....	44	166
"	55B	U	20	8	.....	28	154
"	56	U	75	12	.....	87	214
"	57A	U	59	22	.....	81	222
"	57B	U	67	9	.....	76	215
Lambton Park	58	U	78	20	.....	98	252
"	59	U	110	23	1	134	307
"	60A	U	101	27	.....	128	237
"	60B	U	71	18	.....	89	201
"	61A	U	88	16	.....	104	223
"	61B	U	62	14	2	78	233
Runnymede	62A	U	89	18	.....	107	263
"	62B	U	68	22	1	91	263
"	63	U	82	15	.....	97	281
"	64	U	93	27	.....	120	274
"	64A	U	67	7	.....	74	203
"	64B	U	77	12	.....	89	205
Baby Point	65	U	73	18	1	92	185
"	66	U	105	46	.....	151	272
"	67A	U	89	9	.....	98	191
"	67B	U	69	13	.....	82	199
"	67C	U	91	20	.....	111	243
Runnymede	68A	U	75	28	.....	103	221
"	68B	U	74	22	.....	96	213
Baby Point	69A	U	65	16	.....	81	200
"	69B	U	46	27	.....	73	152
Swansea	70	U	118	59	.....	177	327
"	70A	U	94	26	1	121	221
"	70B	U	89	23	1	113	227
"	71A	U	76	30	.....	106	178
"	71B	U	62	22	.....	84	181
"	72A	U	103	35	.....	138	269
"	72B	U	117	18	.....	135	250
"	73A	U	48	29	.....	77	196
"	73B	U	79	10	.....	89	173
Weston Sanitarium	.....	U	104	48	2	154	238
Advance (Provisoire)—							
New Toronto	2	U	1	3	.....	4	
Mimico	1	U	2	7	.....	9	
Totals—Totaux	231	.....	16,479	4,681	44	21,204	50,247

Majority for / Majorité pour **Sir Henry Lumley Drayton, 11,798.**

QUEBEC

ARGENTEUIL

Population—1921, 17,165

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Joseph Louis Lorenzo Legault	Sir George H. Perley	Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
LACHUTE TOWN (VILLE)			On a recount (Sur un nouveau dépouillement)				
Lachute Mills	1	R	154	80	.....	234	248
Princess Avenue	2A	R	115	112	1	228	234
"	2B	R	93	106	.....	199	208
Chatham Street (Rue)	3	R	99	125	.....	224	254
Main Street (Grande Rue)	4A	R	60	92	2	154	184
" "	4B	R	68	61	1	130	154
Foundry Street (Rue de la Fonderie)	5A	R	119	63	1	183	207
" "	5B	R	59	73	2	134	150
East Ward (Quartier Est)	6A	R	67	58	2	127	159
" "	6B	R	45	98	.....	143	165
STE-JÉRUSALEM PARISH (PAROISSE)							
Walker	7	R	74	87	1	162	197
East Settlement	8	R	68	35	.....	103	108
Armstrong	9	R	22	139	.....	161	182
ST-ANDRÉ PARISH (PAROISSE)							
St-André	10A	R	71	74	6	151	181
"	10B	R	101	98	5	204	252
Geneva	11	R	83	92	3	178	187
Rivière Rouge	12	R	86	53	3	142	166
Carillon Village	13	R	74	52	1	127	158
CHATHAM TOWNSHIP							
Davidson	14	R	70	98	1	169	204
Cushing	15	R	115	119	2	236	269
St-Philippe	16	R	107	69	4	180	197
Ogdensburg	17	R	71	138	.....	209	279
Brownsburg South East (Sud Est)	18A	R	94	79	3	176	187
" "	18B	R	67	71	1	139	177
Brownsburg South West (Sud Ouest)	19	R	104	60	.....	164	185
Brownsburg North East (Nord Est)	20	R	62	149	2	213	238
Brownsburg North West (Nord Ouest)	21	R	75	24	.....	99	113
Dalesville	22	R	29	65	3	97	109
Grenville Village East (Est)	23	R	98	59	2	159	195
Grenville Village West (Ouest)	24	R	125	47	.....	172	188
Calumet Village	25A	R	62	73	.....	135	149
"	25B	R	86	68	2	156	168
GRENVILLE AND AUGMENTATION TOWNSHIP							
Crooks	26A	R	63	80	1	144	163
"	26B	R	69	76	.....	145	174
Magnesite	27	R	30	98	.....	128	160
Rourke	28	R	35	90	.....	125	151
Pointe-aux-Chênes	29	R	60	37	3	100	111
Avoca	30	R	33	78	.....	111	134

ARGENTEUIL—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Joseph Louis Lorenzo Legault	Sir George H. Perley			
HARRINGTON TOWNSHIP							
Harrington	31	R	27	99	.....	126	154
Rouge Valley	32	R	38	4	1	43	48
Lost River	33	R	38	57	.....	95	116
WENTWORTH TOWNSHIP							
Louisa	34	R	23	48	.....	71	84
St-Michel	35	R	45	29	.....	74	69
Laurel	36	R	39	20	.....	59	70
Montfort	37	R	42	19	.....	61	89
GORE TOWNSHIP							
Lakefield	38	R	28	115	2	145	174
Mille-Iles	39	R	22	112	3	137	160
MORIN TOWNSHIP							
Morin Heights	40A	R	54	84	.....	138	167
"	40B	R	31	95	.....	126	145
HOWARD TOWNSHIP							
St-Adolphe	41	R	98	57	.....	155	183
Ste-Marie	42	R	22	6	.....	28	35
Lac des Seize-Iles	43	R	40	40	4	84	95
MONTCALM TOWNSHIP							
Weir	44	R	43	80	1	124	142
ARUNDEL TOWNSHIP							
Arundel	45A	R	74	70	3	147	166
"	45B	R	56	45	.....	101	114
Huberdeau	46	R	221	38	3	262	278
Totals—Totaux	56	.....	3,854	4,094	69	8,017	9,234

Majority for / Majorité pour } **Sir George H. Perley, 240.**

BAGOT. Population—1921, 18,035.

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Hon. Guillaume André Fauteux	Georges Dorèze Morin			
Ste-Christine d'Acton	1	R	38	86		124	128
"	2	R	41	83		124	138
Acton Vale	2	R	66	95	5	166	185
"	2	R	52	88		140	168
"	3	R	64	100	2	166	179
"	2	R	52	110		162	192
St-André d'Acton	4	R	60	56		116	121
"	2	R	80	95		175	189
St-Théodore d'Acton	5	R	84	62		146	152
"	2	R	83	53		136	147
"	6	R	80	33		113	128
St-Nazaire d'Acton	7	R	106	61	1	168	185
"	2	R	81	56	4	141	146
"	8	R	58	25		83	87
Upton Village	9	R	77	116	2	195	209
"	2	R	51	85	10	146	173
Upton Parish (Paroisse)	10	R	80	65		145	151
"	11	R	64	100	4	168	177
Ste-Hélène	12	R	83	70		153	183
"	13	R	65	57	1	123	159
St-Hugues	14	R	66	67		133	151
"	2	R	67	52	3	122	131
St-Hugues Parish (Paroisse)	15	R	73	71		144	162
" "	16	R	53	44		97	104
" "	17	R	49	78		127	145
St-Simon	18	R	89	60	2	151	178
"	2	R	68	53		121	143
"	19	R	147	84	2	233	249
St-Liboire	20	R	52	84		136	170
"	2	R	71	70		141	165
St-Liboire Parish (Paroisse)	21	R	59	101		160	171
" "	22	R	56	60		116	128
" "	23	R	36	52	3	91	96
Ste-Rosalie	24	R	138	51	3	192	214
"	2	R	176	72		248	267
"	25	R	62	55		117	130
St-Dominique	26	R	86	110	4	200	225
St-Dominique Parish (Paroisse)	27	R	34	189	2	225	230
" "	28	R	123	57		180	188
St-Pie	29	R	50	157	37	244	282
"	2	R	64	159	2	225	248
" Parish (Paroisse)	30	R	88	84		172	188
" "	31	R	27	205		232	238
" "	32	R	29	219	3	251	282
Ste-Hélène Village	33	R	83	57		140	166
Totals—Totaux	45		3,211	3,787	90	7,088	7,848

Majority for / Majorité pour } **Georges Dorèze Morin, 576.**

BEAUCE Population, 52,701—1921

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Wilfrid Duval	Edouard Lacroix			
St-Joseph Village	1	R	20	82		102	148
"	2	R	32	86		118	169
"	3	R	64	114		178	234
"	4	R	36	123		159	213
St-Joseph Parish (Paroisse)	5	R	63	71		134	245
" "	6	R	47	40		87	166
" "	7	R	38	32		70	150
" "	8	R	6	23		29	39
St-Jules	9	R	10	146		156	245
Valley Junction	10	R	19	135		154	225
"	11	R	31	129	2	162	235
"	12	R	20	79		99	122
Saints-Anges	13	R	29	116		145	202
"	14	R	37	59		96	159
Ste-Marie, Village	15	R	46	81		127	228
" "	16	R	20	65		85	164
" "	17	R	18	77	3	98	219
" "	18	R	17	82	2	101	124
" Parish (Paroisse)	19	R	14	75	2	91	152
" "	20	R	18	79		97	203
" "	21	R	15	104		119	204
St-Elzéar	22	R	15	86	1	102	226
"	23	R	4	57		61	113
"	24	R	4	46		50	112
St-Sévérin	25	R	5	55	1	61	175
"	26	R	10	36		46	141
St-Pierre	27	R	11	132	1	144	260
East Broughton	28	R	50	134		184	238
"	29	R	40	80		120	160
"	30	R	82	109	1	192	276
"	31	R	51	81		132	171
East Broughton Parish (Paroisse)	32	R	19	95		114	302
" " "	33	R	33	105		138	178
" " "	34	R	3	40		43	133
St-Frédéric	35	R	40	64	1	105	171
"	36	R	21	73		94	192
"	37	R	12	25		37	84
"	38	R	9	37		46	140
Tring Junction	39	R	25	92		117	188
St-Victor	40	R	77	85	1	163	245
"	41	R	18	67		85	127
"	42	R	20	56		76	137
"	43	R	31	88		119	205
"	44	R	24	84		108	153
"	45	R	7	82	6	95	145
St-Ephrem Village	46	R	37	110	1	148	229
" Parish (Paroisse)	47	R	29	133	1	163	224
" "	48	R	25	72		97	175
" "	49	R	30	132		162	258
" "	50	R	19	126		145	189
Shenley	51	R	3	122	1	126	239
"	52	R	6	163		169	279
"	53	R	14	122	3	139	254
St-Benoit	54	R	6	133		139	290
"	55	R	7	120		127	273
St-Martin	56	R	13	90		103	245
"	57	R	31	132	4	167	300
"	58	R	26	100	1	127	251
St-Côme	59	R	12	89		101	182
"	60	R	8	85	1	94	132
"	61	R	2	74		76	161
"	62	R	2	83		85	140
"	63	R	6	102	1	109	176
St-Théophile	64	R	39	110	2	151	255
"	65	R	30	29	1	60	81

BEAUCE—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Wilfrid Duval	Edouard Lacroix			
St-Georges East (Est)	66	R	44	175	1	220	297
" "	67	R	27	87	2	116	146
" "	68	R	32	81	4	117	163
" Parish (Paroisse)	69	R	16	102	2	120	163
" "	70	R	49	138	.....	187	260
" "	71	R	40	179	2	221	271
" "	72	R	5	94	.....	99	128
" "	73	R	6	229	2	237	310
" "	74	R	12	131	.....	143	230
" "	75	R	21	205	4	230	292
Beauceville	76	R	21	97	5	123	177
"	77	R	25	76	.....	101	151
"	78	R	45	107	1	153	228
"	79	R	29	62	.....	91	174
St-François	80	R	7	47	.....	54	148
"	81	R	12	168	2	182	293
"	82	R	17	100	.....	117	218
"	83	R	17	54	.....	71	172
"	84	R	8	122	.....	130	231
"	85	R	10	61	2	73	172
Notre-Dame-des-Pins	86	R	8	100	1	109	180
St-Philibert	87	R	25	94	.....	119	162
St-Méthode	88	R	34	76	.....	110	198
"	89	R	9	120	.....	129	188
"	90	R	2	74	.....	76	100
St-Evariste	91	R	30	62	.....	92	172
"	92	R	23	76	5	104	187
"	93	R	30	92	.....	122	207
"	94	R	36	71	.....	107	195
St. Hilaire	95	R	9	39	.....	48	127
St-Vital-de-Lambton Village	96	R	24	180	1	205	276
St-Vital-de-Lambton Parish (Paroisse)	97	R	31	133	.....	164	279
" "	98	R	7	117	.....	124	175
" "	99	R	16	80	4	100	129
St-Sébastien	100	R	23	108	.....	131	167
"	101	R	31	129	.....	160	224
"	102	R	8	43	.....	51	74
St-Samuel	103	R	21	148	1	170	239
"	104	R	18	135	.....	153	229
Ditchfield	105	R	7	87	2	96	198
"	106	R	4	86	.....	90	185
St-Hubert	107	R	19	104	.....	123	257
St-Ludger Village	108	R	13	41	.....	54	175
" Parish (Paroisse)	109	R	9	48	.....	57	122
" "	110	R	10	83	4	97	204
" "	111	R	13	48	.....	61	141
Woburn-Louise	112	R	12	185	.....	197	271
St-Gédéon	113	R	15	105	.....	120	234
"	114	R	19	104	.....	123	254
"	115	R	14	56	.....	70	90
Courcelles	116	R	12	159	1	172	241
"	117	R	19	140	.....	159	200
Valley Junction Advance (Provisoire)		R	1	4	.....	5	
Totals—Totaux	118	.....	2,551	11,176	83	13,810	22,520

Majority for / Majorité pour } **Edouard Lacroix, 8,625.**

BEAUHARNOIS. Population—1921, 19,888.

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Achille Bergevin.	Tancrède Fortin.	Maxime Raymond.			
Beauharnois.....A-K	1	R	6	58	56	.....	120	169
" .....L-Z	1	R	7	39	108	.....	154	205
" .....A-K	2	R	11	63	82	.....	156	207
" .....L-Z	2	R	7	74	77	1	159	220
" .....A-L	3	R	20	95	108	4	227	266
" .....M-Z	3	R	4	44	63	.....	111	128
Maple Grove.....	4	R	6	22	45	3	76	120
Lac-St-Louis Village.....	5	R	52	58	67	.....	177	208
St-Clément, Parish (Paroisse)	6	R	13	101	92	1	207	290
Ste-Etienne Parish, Paroisse).....A-L	7	R	1	70	47	.....	118	162
" " M-Z	7	R	2	74	44	.....	120	149
St-Louis-de-Gonzague Parish (Paroisse).....	8	R	6	62	97	.....	165	234
" " A-L	9	R	5	39	141	1	186	227
" " M-Z	9	R	2	41	61	.....	104	137
" "	10	R	4	39	132	1	176	205
St-Stanislas-de-Koska Parish (Paroisse).....	11	R	1	46	176	3	226	258
" "	12	R	3	51	104	.....	158	177
St-Timothée Parish (Paroisse)	13	R	5	63	63	1	132	187
" " A-L	14	R	9	32	77	3	121	173
" " M-Z	14	R	5	16	85	.....	106	136
St-Timothée Village.....	15	R	19	56	109	.....	184	228
Nouveau Salaberry Village...	16	R	4	61	185	.....	250	304
Ste-Cécile Parish (Paroisse)...	17	R	18	32	141	.....	191	259
Ste-Cécile Village.....	18	R	6	48	146	.....	200	267
Valleyfield— Salaberry.....A-K	19	U	2	21	135	.....	158	179
" .....L-Z	19	U	6	38	163	.....	207	244
"	20	U	9	41	154	1	205	242
" .....A-K	21	U	3	27	97	.....	127	163
" .....L-Z	21	U	9	48	139	.....	196	233
Maisonneuve.....A-K	22	U	6	38	85	3	132	156
" .....L-Z	22	U	14	66	113	.....	193	232
" .....A-K	23	U	13	17	94	1	125	152
" .....L-Z	23	U	4	23	107	.....	134	188
" .....A-K	24	U	11	35	117	1	164	211
" .....L-Z	24	U	4	62	151	.....	217	272
Champlain.....A-K	25	U	4	33	83	.....	120	140
" .....L-Z	25	U	10	60	128	.....	198	242
" .....A-K	26	U	6	28	82	.....	116	132
" .....L-Z	26	U	7	79	108	1	195	226
"	27	U	10	98	123	3	234	296
Bellerive.....	28	U	12	187	50	.....	249	291
" .....A-K	29	U	9	77	44	.....	130	150
" .....L-Z	29	U	2	99	49	.....	150	173
" .....A-L	30	U	5	63	143	.....	211	260
" .....Mc-Z	30	U	6	53	160	.....	219	253
" .....A-K	31	U	2	40	77	.....	119	146
" .....L-Z	31	U	4	48	135	.....	187	232
Totals—Totaux.....	47	.....	374	2,565	4,843	28	7,810	9,729

Majority for / Majorité pour **Maxime Raymond** over (sur) **Tancrède Fortin, 2,278.** / **Achille Bergevin, 4,469.**

BELLECHASSE Population—1921, 21,190

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Oscar L. Boulanger	Eugène F. Dussault			
Armagh	1	R	109	41	.....	150	225
"	2	R	105	60	1	166	234
"	3	R	131	72	.....	203	294
Beaumont	1A	R	173	8	2	183	220
"	1B	R	117	7	.....	124	162
Buckland	1	R	133	74	4	211	262
"	2	R	81	41	.....	122	146
La Durantaye	1	R	177	33	2	212	271
Honfleur	1	R	50	60	.....	110	137
St-Camille	1A	R	119	59	.....	178	201
"	1B	R	93	43	.....	136	168
"	2	R	189	33	2	224	249
St-Charles Village	1	R	130	33	2	165	189
"	2	R	101	32	1	134	171
St-Charles Parish (Paroisse)	1	R	143	22	3	168	216
" "	2	R	184	18	.....	202	222
St-Damien	1	R	133	40	8	181	253
"	2A	R	85	38	.....	123	169
"	2B	R	65	56	.....	121	145
St-Gervais	1	R	43	70	.....	113	158
"	2	R	63	75	.....	138	195
"	3A	R	59	57	.....	116	168
"	3B	R	78	77	.....	155	200
St-Lazare	1	R	130	102	.....	232	276
"	2	R	97	73	.....	170	199
St-Raphaël, Village	1	R	93	21	.....	114	170
" "	2	R	104	19	.....	123	200
St-Raphaël, Parish (Paroisse)	1	R	180	16	.....	196	288
" "	2	R	78	18	6	102	158
St-Magloire	1A	R	86	41	.....	127	196
"	1B	R	73	52	2	127	180
"	2	R	74	77	5	156	225
St-Michel	1A	R	178	46	.....	224	287
"	1B	R	119	47	2	168	220
"	2	R	101	28	.....	129	176
St-Philémon	1	R	202	45	.....	247	303
"	2	R	106	37	.....	143	177
St-Nérée	1A	R	55	49	.....	104	148
"	1B	R	99	58	1	158	207
"	2	R	17	45	1	63	76
Ste-Sabine	1	R	83	43	.....	126	134
St-Valier	1A	R	109	9	.....	118	163
"	1B	R	136	3	2	141	181
"	2	R	216	24	10	250	311
Totals—Totaux	44	.....	4,897	1,902	54	6,853	8,930

Majority for / Majorité pour } **Oscar L. Boulanger, 2,995.**

BERTHIER-MASKINONGÉ. Population—1921, 36,762.

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Joseph Arthur Barrette.	Joseph Charles Théodore Gervais.	Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Berthier Town (Ville).....A-K	1A	R	58	92	3	153	204
" .....L-Z	1B	R	72	79	.....	151	176
"	2	R	94	129	2	225	284
" .....A-G	3A	R	77	114	1	192	239
" .....H-Z	3B	R	44	89	1	134	166
Berthier Parish (Paroisse)....	4	R	83	104	.....	187	236
"	5	R	64	64	.....	128	198
"	6	R	62	69	.....	131	201
St-Cuthbert.....A-F	7A	R	35	98	.....	133	210
" .....G-Z	7B	R	30	69	.....	99	157
" .....A-J	8A	R	27	72	.....	99	155
" .....K-Z	8B	R	8	110	.....	118	176
"	9	R	22	75	.....	97	165
St-Barthélémi.....	10	R	66	100	.....	166	216
" .....A-L	11A	R	134	106	.....	240	285
" .....M-Z	11B	R	96	68	.....	164	190
"	12	R	131	124	.....	255	297
St-Viateur.....	13	R	40	53	.....	93	134
L'Ile du Pas.....	14	R	52	136	.....	188	215
St-Ignace-de-Loyola.....	15	R	85	157	4	246	296
"	16	R	86	58	.....	144	160
Lanoraie.....	17	R	77	26	.....	103	166
" .....A-G	18A	R	37	71	.....	108	209
" .....H-Z	18B	R	40	72	4	116	217
"	19	R	36	48	.....	84	137
Lavaltrie.....A-L	20A	R	46	88	.....	134	156
" .....M-Z	20B	R	67	50	.....	117	181
"	21	R	31	36	.....	67	106
St-Norbert.....	22	R	67	122	1	190	299
"	23	R	35	47	.....	82	183
St-Gabriel-de-Brandon Parish (Paroisse).....	24	R	35	79	1	115	131
" "	25	R	27	79	.....	106	149
" "	26	R	9	36	.....	45	75
" "	27	R	40	29	.....	69	88
St-Gabriel-de-Brandon Village.	28	R	70	123	.....	193	284
" "	29	R	67	140	.....	207	275
" "	30A	R	30	62	3	95	132
" "	30B	R	44	62	.....	106	145
St-Damien.....	31	R	57	56	.....	113	140
"	32	R	110	132	2	244	293
St-Zénon.....	33	R	99	131	1	231	300
St-Michel-des-Saints.....A-F	34A	R	53	70	.....	123	165
" .....G-Z	34B	R	59	81	.....	140	191
"	35	R	71	81	2	154	203
St-Edmond-de-Berthier.....	36	R	40	64	.....	104	167
Louiseville.....A-I	37A	R	73	137	2	212	280
" .....J-Z	37B	R	91	112	.....	203	277
" .....A-K	38A	R	40	69	.....	109	169
" .....L-Z	38B	R	45	74	.....	119	181
Rivière-du-Loup.....	39	R	23	88	.....	111	190
"	40A	R	37	93	1	131	207
"	40B	R	55	78	.....	133	216
St-Joseph-de-Maskinongé...A-K	41A	R	66	67	2	135	180
" " L-Z	41B	R	48	73	.....	121	179
" "	42A	R	80	69	.....	149	201
" "	42B	R	96	42	2	140	199
" "	43	R	49	122	.....	171	222
St-Justin.....A-K	44A	R	68	44	.....	112	192
" .....L-Z	44B	R	30	51	.....	81	182
"	45	R	39	25	.....	64	107
"	46	R	77	38	1	116	217
St-Ursule.....	47	R	91	72	.....	163	286
"	48	R	13	30	.....	43	87
"	49	R	11	63	.....	74	101

BERTHIER-MASKINONGÉ.—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Joseph Arthur Barrette.	Joseph Charles Théodore Gervais.			
St-Ursule	50	R	37	85	.....	122	191
St-Léon.....A-K	51A	R	69	56	.....	125	200
" .....L-Z	51B	R	66	46	4	116	167
"	52	R	91	53	.....	144	261
St-Paulin	53	R	39	22	.....	61	94
"	54	R	21	54	.....	75	111
"	55	R	12	46	1	59	141
"	56	R	81	114	.....	195	302
Hunterstown	57	R	40	73	.....	113	180
"	58	R	16	7	.....	23	32
St-Didace.....A-K	59A	R	39	48	.....	87	131
" .....L-Z	59B	R	39	49	.....	88	138
"	60	R	19	38	.....	57	111
"	61	R	42	24	.....	66	89
St-Alexis-des-Monts	62	R	24	85	.....	109	192
"	63	R	22	104	.....	126	230
" .....A-L	64A	R	36	80	1	117	215
" M-Z	64B	R	19	28	3	50	120
St-Charles-de-Mandeville	65	R	53	94	.....	147	204
" "	66	R	51	108	.....	159	263
St-Angèle-de-Prémont	67	R	73	98	.....	171	232
St-Ignace-du-Lac	68	R	39	132	1	172	265
St-Edouard-de-Maskinongé	69	R	53	64	5	122	283
Totals—Totaux	87	.....	4,626	6,606	48	11,280	16,577

Majority for / Majorité pour } **Joseph Charles Théodore Gervais, 1,980.**

BONAVENTURE Population—1921, 29,092

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Hon. Charles Marcil	Hon. Eugène Paquet			
Routhierville	1	R	118	11	.....	129	141
Millstream	1A	R	13	24	.....	37	52
St-François	2	R	92	75	2	169	245
St-Benoit	3	R	113	76	2	191	226
St-Alexis	4	R	142	54	.....	196	259
Milnikek	5	R	39	60	.....	99	112
St-Laurent	6	R	124	75	.....	199	421
"	6A	R	77	85	.....	162	
Restigouche	7	R	81	47	.....	128	164
"	8	R	84	36	.....	120	117
Mann	9	R	142	74	1	217	270
"	9A	R	87	122	2	211	228
Escuminac	10	R	124	103	8	235	279
Nouvelle	11	R	148	105	.....	253	288
"	12	R	142	94	2	238	254
Miguasha	13	R	131	34	.....	165	203
St-Omer	14	R	68	88	.....	156	317
"	14A	R	66	49	.....	115	
Mission St-Louis	14B	R	33	24	.....	57	57
Carleton	15	R	96	63	.....	159	343
"	15A	R	56	94	.....	150	
"	16	R	101	87	4	192	246
Maria	17	R	57	80	6	143	182
"	18	R	95	69	3	167	436
"	18A	R	107	73	.....	180	
"	19	R	96	49	.....	145	400
"	19A	R	88	76	1	165	
New Richmond	20	R	106	143	.....	249	306
"	21	R	98	108	2	208	255
"	22	R	82	110	.....	192	274
"	23	R	75	95	7	177	350
"	23A	R	51	96	2	149	
"	24	R	68	50	.....	118	271
St-Alphonse	25	R	127	87	2	216	238
Caplin	26	R	61	78	.....	139	342
"	26A	R	52	84	2	138	
"	27	R	100	93	1	194	210
"	28	R	87	158	1	246	257
St-Siméon	29	R	89	98	3	190	409
"	29A	R	138	64	.....	202	
St-Elzéar	30	R	14	17	.....	31	32
Hamilton	31	R	110	89	.....	199	223
"	31A	R	6	9	.....	15	55
"	32	R	75	111	.....	186	414
"	32A	R	79	102	.....	181	
"	33	R	83	71	1	155	182
"	33A	R	19	32	.....	51	73
"	34	R	44	82	.....	126	284
"	34A	R	51	74	.....	125	
New Carlisle	35	R	66	83	2	151	250
"	36	R	68	88	1	157	413
"	36A	R	58	107	.....	165	
Paspébiac	37	R	141	69	6	216	251
"	38	R	124	32	2	158	381
"	38A	R	146	24	1	171	
"	39	R	141	43	1	185	415
"	39A	R	92	72	.....	164	
Hope	40	R	143	37	5	185	282
"	41	R	114	117	.....	231	300
St-Godfroy	42	R	96	79	1	176	226
"	43	R	81	82	.....	163	227
Shigawaki	44	R	55	79	.....	134	178
"	44A	R	66	19	3	88	109

BONAVENTURE—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Hon. Charles Marcil	Hon. Eugène Paquet			
Port Daniel	45	R	76	103	.....	179	207
"	46	R	144	111	2	257	277
"	47	R	98	86	3	187	342
"	47A	R	63	68	.....	131	
Gascon	48	R	134	93	.....	227	261
"	49	R	123	85	1	209	228
Totals—Totaux	69	.....	6,164	5,155	80	11,399	13,762

Majority for / Majorité pour **L'Honorable Charles Marcil, 1,009.**

BROME-MISSISQUOI. Population—1921, 31,180.

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	William Frederic Kay.	Follin Horace Pickel			
BROME							
Knowlton	1	R	40	83	.....	123	326
"	1A	R	47	75	1	123	
"	2	R	78	109	.....	187	247
Brome Village	3	R	77	53	.....	130	158
Brome Township	4	R	82	159	9	250	292
"	5	R	118	113	.....	231	248
"	6	R	84	57	2	143	173
"	7	R	124	92	2	218	284
Foster	8	R	113	68	1	182	208
Patton	9	R	79	104	.....	183	262
"	10	R	74	48	1	123	372
"	10A	R	89	65	.....	154	
"	11	R	74	55	.....	129	314
"	11A	R	78	37	.....	115	
Adamsville	12	R	78	37	.....	115	133
East Farnham (Est)	13	R	38	46	.....	84	108
East Farnham (Est) Township	14	R	76	44	.....	120	141
" "	15	R	109	124	1	234	280
" "	16	R	57	109	2	168	234
Sutton Township	17	R	71	51	.....	122	324
"	17A	R	71	43	.....	114	
"	18	R	49	45	.....	94	127
"	18A	R	77	55	.....	132	203
"	19	R	49	70	.....	119	322
"	19A	R	83	65	.....	148	
"	20	R	57	105	3	165	197
Sutton Village	21	R	42	170	1	213	243
"	22	R	64	59	4	127	309
"	22A	R	58	65	4	127	
Eastman	23	R	109	84	.....	193	211
West Bolton (Ouest)	24	R	124	51	.....	175	212
"	25	R	49	42	.....	91	163
East Bolton (Est)	26	R	99	70	.....	169	222
"	27	R	71	106	.....	177	264
"	28	R	62	76	3	141	208
MISSISQUOI							
Cowansville	1	R	43	86	1	130	333
"	1A	R	62	91	1	154	
"	2	R	72	79	.....	151	179
"	3	R	116	126	5	247	280
Dunham	4	R	63	100	.....	163	186
"	5	R	97	121	.....	218	253
"	6	R	76	158	.....	234	282
"	7	R	32	101	.....	133	321
"	7A	R	63	78	1	142	324
"	8	R	118	90	3	211	230
Farnham Town (Ville)	9	R	187	76	13	276	301
" "	10	R	100	28	.....	128	322
" "	10A	R	102	31	.....	133	
" "	11	R	89	34	.....	123	335
" "	11A	R	111	23	.....	134	
" "	12	R	115	84	.....	199	255
" "	13	R	114	85	.....	199	240
" "	14	R	141	32	2	175	425
" "	14A	R	121	39	.....	160	
Farnham West (Ouest) Township	15	R	67	29	.....	96	121
" "	16	R	85	32	.....	117	143
" "	17	R	34	4	.....	38	46
" "	18	R	60	33	.....	93	127
Ste-Sabine	19	R	139	30	.....	169	225

BROME-MISSISQUOI—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	William Frederic Kay.	Follin Horace Pickel			
MISSISQUOI							
Frelighsburg	20	R	57	86	1	144	158
Sweetsburg	21	R	49	82	14	145	186
Philipsburg	22	R	127	66	.....	193	222
St-Armand East (Est)	23	R	95	99	1	195	218
"	24	R	78	99	.....	177	219
St-Armand West (Ouest)	25	R	60	101	2	163	200
" "	26	R	152	80	3	235	262
Clarenceville Village	27	R	73	58	.....	131	159
Clarenceville Parish (Paroisse)	28	R	60	55	1	116	142
" "	29	R	56	69	1	126	156
St. Thomas Parish (Paroisse)	30	R	69	79	.....	148	312
" "	30A	R	53	63	.....	116	
Stanbridge Township	31	R	68	107	.....	175	220
"	32	R	66	108	.....	174	194
St-Ignace Parish (Paroisse)	33	R	34	53	1	88	109
" "	34	R	72	38	.....	110	137
" "	35	R	69	27	2	98	114
Stanbridge Station	36	R	117	39	1	157	186
St-Pierre-de-Véronne	37	R	191	19	.....	210	232
Bedford Town (Ville)	38	R	83	85	.....	168	378
" "	38A	R	91	92	.....	183	
" "	39	R	89	60	.....	149	430
" "	39A	R	90	60	.....	150	
Bedford Township	40	R	43	39	.....	82	97
"	41	R	38	22	.....	60	96
Notre-Dame-de-Stanbridge	42	R	137	20	.....	157	167
" "	43	R	83	34	2	119	130
" "	43A	R	41	16	.....	57	69
Farnham Advance (Provisoire)	.....	R	28	24	.....	52	
Totals—Totaux	88	.....	7,126	6,005	89	13,220	16,506

Majority for / Majorité pour **William Frederic Kay, 1,121.**

CHAMBLY-VERCHÈRES Population—1921, 34,643

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Hortensius Beique	Aimé Langlois			
Longueuil City (Cité)	1–1	U	65	130	.....	195	212
" "	1–2	U	61	108	1	170	203
" "	2–1	U	71	123	3	197	241
" "	2–2	U	81	96	8	185	215
" "	2–3	U	71	126	.....	197	225
" "	3–1	U	100	118	.....	218	278
" "	3–2	U	90	132	2	224	269
" "	4–1	U	69	133	.....	202	251
" "	4–2	U	77	133	.....	210	278
" "	5–1	U	114	89	4	207	262
" "	5–2	U	120	72	8	200	256
St-Lambert, City (Cité)	6–1	U	116	34	.....	150	219
" "	6–2	U	121	30	2	153	215
" "	7–1	U	73	102	3	178	225
" "	7–2	U	82	108	.....	190	250
" "	8–1	U	122	108	1	231	302
" "	8–2	U	151	90	3	244	312
" "	9–1	U	95	76	2	173	214
" "	9–2	U	84	83	4	171	232
" "	9–3	U	104	73	1	178	238
" "	10–1	U	123	36	4	163	225
" "	10–2	U	153	41	7	201	256
" "	10–3	U	159	34	.....	193	241
" "	10A-1	U	122	41	1	164	221
" "	10A-2	U	103	30	.....	133	185
Montreal South (Sud)	11	R	173	84	1	258	312
" "	12–1	R	90	57	.....	147	173
" "	12–2	R	86	41	2	129	141
Greenfield Park	13	R	126	48	.....	174	258
"	14–1	R	147	12	6	165	202
"	14–2	R	160	17	2	179	232
St-Antoine-de-Longueuil Parish (Paroisse)	15–1	R	78	130	1	209	286
" "	15–2	R	45	26	1	72	127
St-Joséphat Parish (Paroisse)	16	R	59	172	.....	231	295
St-Antoine-de-Longueuil Parish (Paroisse)—							
St-Maxime	17–1	R	44	156	.....	200	223
"	17–2	R	46	131	14	191	246
Mackayville	17A-1	R	52	106	1	159	364
"	17A-2	R	43	87	8	138	
Boucherville, Village	18	R	20	150	.....	170	208
" "	19–1	R	51	129	1	181	212
" "	19–2	R	27	76	2	105	125
" Parish (Paroisse)	20	R	52	152	.....	204	256
" "	21	R	33	76	8	117	158
St-Hubert Parish (Paroisse)	22	R	78	137	4	219	247
" "	23	R	78	75	.....	153	171
Springfield Park Parish (Paroisse)	23A	R	64	23	.....	87	113
East Greenfield Parish (Paroisse)	24	R	135	60	.....	195	236
St-Lambert Annex Parish (Paroisse)	24A	R	96	91	.....	187	243
St-Bruno Parish (Paroisse)	25–1	R	48	71	.....	119	160
" "	25–2	R	64	49	.....	113	149
" "	26	R	38	92	.....	130	206
St-Basile-le-Grand Parish (Paroisse)	27–1	R	55	141	3	199	221
" "	27–2	R	31	71	2	104	122
Chambly Bassin	28–1	R	59	91	.....	150	186
"	28–2	R	28	80	1	109	167
"	29	R	92	168	2	262	265

CHAMBLY-VERCHÈRES—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Hortensius Beique	Aimé Langlois			
St-Joseph-de-Chambly Parish (Paroisse)	30	R	54	104	2	160	185
" "	31–1	R	48	88	.....	136	174
" "	31–2	R	61	79	.....	140	175
Chambly Township	32	R	115	71	.....	186	218
" "	33	R	160	116	.....	276	300
Ste-Julie-de-Verchères	34	R	113	140	.....	253	288
" "	35	R	72	46	.....	118	123
St-Amable-de-Verchères	35A	R	51	147	9	207	248
Varennes Village	36	R	75	142	2	219	257
"	37	R	58	97	.....	155	199
Varennes Parish (Paroisse)	38	R	35	194	12	241	270
" "	39	R	66	153	1	220	275
Verchères Village	40–1	R	27	141	2	170	215
"	40–2	R	33	147	.....	180	203
Verchères Parish (Paroisse)	41	R	23	78	.....	101	126
" "	42	R	25	182	7	214	248
Contrecœur Village	43–1	R	111	92	3	206	240
" "	43–2	R	83	98	.....	181	229
Contrecœur Parish (Paroisse)	44	R	67	161	.....	228	253
" "	45	R	48	117	.....	165	185
St-Antoine-de-Padoue, Parish (Paroisse)	46	R	137	80	8	225	261
St-Antoine-sur-Richelieu Parish (Paroisse)	47	R	50	95	1	146	176
" "	48	R	101	51	3	155	173
St-Théodosie, Parish (Paroisse)	49	R	43	160	3	206	247
St-Marc, Parish (Paroisse)	50–1	R	48	82	.....	130	149
" "	50–2	R	41	77	6	124	152
" "	51	R	46	49	.....	95	126
Belœil, Town (Ville)	52	R	78	171	.....	249	291
" "	53	R	56	114	.....	170	194
" "	53A	R	43	116	.....	159	209
" Parish (Paroisse)	54	R	53	80	.....	133	154
" "	54A	R	77	93	.....	170	206
McMasterville	55–1	R	76	82	.....	158	187
"	55–2	R	67	79	.....	146	178
Totals—Totaux	90	.....	6,966	8,667	172	15,805	19,449

Majority for / Majorité pour } **Aimé Langlois, 1,701.**

CHAMPLAIN. Population—1921, 47,852.

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Arthur Lesieur Desaulniers.	Louis Joseph Dostaler.	Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Cap-de-la-Madeleine	1	U	99	59	.....	158	207
"	1A	U	103	32	1	136	186
"	2	U	106	42	.....	148	230
"	2A	U	68	36	.....	104	159
"	3	U	79	53	.....	132	186
"	3A	U	62	28	1	91	133
"	4	U	95	26	5	126	203
"	4A	U	94	44	.....	138	183
"	5	U	105	23	.....	128	188
"	5A	U	112	34	1	147	213
"	6	U	130	21	.....	151	224
"	6A	U	115	25	1	141	198
"	7	U	156	25	5	186	278
"	7A	U	149	41	3	193	242
"	8	U	119	33	3	155	221
"	8A	U	111	30	.....	141	186
"	9	U	120	37	.....	157	276
Grand-Mère	10	U	103	40	.....	143	226
"	11	U	88	40	.....	128	225
"	11A	U	87	29	2	118	175
"	12	U	67	39	3	109	167
"	13	U	70	36	2	108	168
"	14	U	78	50	.....	128	216
"	15	U	53	59	.....	112	182
"	16	U	22	55		77	125
"	17	U	85	59	.....	144	250
"	18	U	61	17	.....	78	162
"	19	U	47	43	5	95	191
"	20	U	61	25	.....	86	129
"	21	U	73	38	.....	111	196
"	21A	U	59	29	.....	88	144
"	22	U	81	29	1	111	181
"	23	U	110	58	.....	168	290
Ste-Marthe-Cap-de-la-Madeleine	24	R	152	72	1	225	309
Champlain	25	R	91	108	5	204	255
"	26	R	128	94	.....	222	298
"	27	R	73	85	.....	158	211
Batiscan	28	R	129	64	4	197	233
"	29	R	155	49	.....	204	233
"	30	R	180	59	.....	239	257
Ste-Geneviève-de-Batiscan	31	R	69	108	.....	177	225
" "	32	R	46	97	.....	143	174
" "	33	R	122	121	.....	243	280
"	34	R	46	69	.....	115	131
Ste-Anne-de-la-Pérade	35	R	101	67	.....	168	237
"	36	R	109	60	.....	169	218
"	37	R	150	39	3	192	214
"	37A	R	64	42	.....	106	134
"	38	R	69	101	.....	170	212
"	39	R	112	42	2	156	214
St-Prosper	40	R	89	105	.....	194	254
"	41	R	102	114	3	219	288
St-Stanislas	42	R	189	42	2	233	341
"	43	R	127	19	1	147	240
"	44	R	117	11	.....	128	175
"	45	R	114	15	.....	129	185
St-Sévérin-de-Proulxville	46	R	142	12	.....	154	240
" "	47	R	115	42	.....	157	250
" "	48	R	48	21	.....	69	111
St-Tite Town (Ville)	49	R	90	81	.....	171	230
" "	50	R	89	61	.....	150	219
" "	50A	R	82	46	.....	128	180
" "	51	R	124	81	1	206	296

CHAMPLAIN—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Arthur Lesieur Desaulniers.	Louis Joseph Dostaler.			
St-Tite Parish (Paroisse)	52	R	64	51		115	155
" "	53	R	79	53		132	201
" "	54	R	86	91	1	178	244
Ste-Thècle Village	55	R	92	24		116	157
"	55A	R	84	35		119	158
Ste-Thècle Parish (Paroisse)	56	R	132	75		207	265
" "	57	R	92	85	1	178	236
" "	58	R	118	68		186	220
St-Adelphe	59	R	146	70	1	217	292
"	60	R	76	30		106	143
"	61	R	100	7		107	142
St-Timothée	62	R	51	47		98	171
"	63	R	84	84		168	228
St-Georges-de-Champlain	64	R	104	25		129	194
" "	65	R	73	25		98	176
St-Théophile-du-Lac	66	R	85	81	1	167	251
"	67	R	76	27		103	123
St-Narcisse	68	R	80	90		170	200
"	68A	R	68	64		132	196
"	69	R	44	118		162	239
"	70	R	94	72		166	211
"	71	R	117	28		145	217
St-Luc-de-Vincennes	72	R	58	80		138	181
"	73	R	62	67		129	154
St-Maurice	74	R	35	81		116	158
"	75	R	63	72		135	173
"	75A	R	68	72		140	184
"	76	R	107	81		188	239
St-Louis-de-France	77	R	98	27		125	195
"	77A	R	51	8		59	97
Mont-Carmel	78	R	77	70	1	148	345
"	78A	R	74	37		111	
Almaville, Village	79	R	110	26		136	184
"	79A	R	108	30		138	187
"	80	R	168	9		177	234
"	81	E	155	39		194	273
St-Jacques-des-Piles	82	R	123	68	1	192	282
St-Jean-des-Piles	83	R	153	71	1	225	269
St-Roch-de-Mékinac	84	R	64	17		81	127
St-Joseph-de-Mékinac	85	R	41	41		82	99
Grande-Anse	86	R	25	9		34	54
Mattawin	87	R	19	1		20	22
Parent	89	R	80	31	2	113	194
"	89A	R	55	30		85	133
Menjobagues	91	R	56	16	1	73	161
La Loutre	95	R	33	8		41	90
Parent Advance (Provisoire)		R	4	4		8	
Totals—Totaux	110		10,024	5,407	65	15,496	21,838

Majority for / Majorité pour **Arthur Lesieur Desaulniers, 4,617.**

CHARLEVOIX-SAGUENAY Population—1921, 46,366

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Pierre François Casgrain	Jules Gobeil			
Chateau-Richer	1	R	83	112		195	242
"	1A	R	74	96		170	227
"	2	R	103	59		162	225
"	2A	R	131	56		187	234
Ste-Anne-de-Beaupré, Village	3	R	126	45		171	172
" "	4	R	111	55	4	170	251
" "	4A	R	132	52	3	187	271
Ste-Anne-de-Beaupré, Parish (Paroisse)	5	R	119	29	1	149	190
" "	6	R	76	18	2	96	173
" "	6A	R	77	34	1	112	160
St-Joachim	7	R	117	40		157	242
"	7A	R	76	54		130	218
"	7B	R	22	7		29	
St-Féréol	8	R	107	75		182	342
"	8A	R	95	31	3	129	
St-Tite-des-Caps	9	R	63	45		108	196
"	9A	R	53	54		107	183
"	10	R	69	17	1	87	151
Petite-Rivière St-François	11	R	89	23		112	333
" "	11A	R	37	13		50	
" "	12	R	60	14	7	81	111
Ile-aux-Coudres	13	R	113	27		140	227
"	14	R	194	50	1	245	300
Baie-St-Paul, Village	15	R	103	32	10	145	183
" "	15A	R	97	31		128	161
" "	16	R	60	69		129	449
" "	16A	R	44	60	3	107	
" "	17	R	73	72		145	199
Baie-St-Paul, Parish (Paroisse)	18	R	110	58		168	268
" "	19	R	72	16		88	133
" "	20	R	108	46	1	155	202
Rivière-du-Gouffre	21	R	108	61	1	170	268
St-Urbain	22	R	56	26		82	206
"	22A	R	42	37	1	80	189
"	23	R	46	20		66	117
St-Hilarion	24	R	81	50	1	132	205
"	25	R	63	18		81	129
Les Eboulements	26	R	72	10		82	181
"	27	R	104	11		115	357
"	27A	R	70	15	1	86	
"	28	R	44	10		54	304
"	28A	R	45	19		64	
"	29	R	20	16		36	96
St-Irénée	30	R	63	10		73	94
"	30A	R	107	32	2	141	196
"	31	R	85	3		88	113
Pointe-au-Pic	32	R	87	14		101	190
"	32A	R	73	24		97	180
Malbaie Village	33	R	110	10	3	123	248
"	33A	R	88	21		109	250
"	34	R	95	26		121	252
"	34A	R	105	26		131	230
Malbaie, Parish (Paroisse)	35	R	83	14		97	170
" "	35A	R	76	20	3	99	164
" "	36	R	114	23	3	140	227
" "	37	R	95	7	2	104	225
" "	37A	R	110	10		120	250
" "	38	R	67	5	3	75	144
Ste-Agnès	39	R	94	32		126	269
"	40	R	101	18		119	286
Cap-à-L'Aigle	41	R	92	22	2	116	234
St-Fidèle	42	R	106	41		147	288
"	43	R	82	7		89	192

CHARLEVOIX-SAGUENAY—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Pierre François Casgrain	Jules Gobeil			
St-Siméon, Village	44	R	85	10	.....	95	155
"	44A	R	113	9	.....	122	156
St-Siméon (Parish Paroisse)	45	R	74	14	1	89	160
" "	46	R	66	13	1	80	173
St-Firmin	47	R	62	15	.....	77	129
Sacré-Cœur	48	R	106	20	.....	126	208
"	48A	R	120	17	.....	137	209
"	49	R	49	2	.....	51	113
Tadoussac	50	R	133	73	.....	206	296
Bergeronnes	51	R	60	14	.....	74	185
"	51A	R	83	16	1	100	186
Les Escoumains	52	R	133	3	.....	136	210
"	52A	R	109	2	.....	111	191
Sault-au-Mouton	53	R	119	19	.....	138	252
Mille-Vaches	54	R	115	7	.....	122	239
Ste-Anne-de-Portneuf	55	R	150	25	1	176	272
Bersimis	56	R	63	28	.....	91	170
Pointe-aux-Outardes	57	R	46	8	1	55	86
Canton Ragueneau	58	R	35	28	.....	63	214
Franklin, Baie-des-Cèdres	59	R	56	13	.....	69	88
Godbout	60	R	58	36	.....	94	230
Baie-Trinité	61	R	33	1	.....	34	69
Pentecôte	62	R	129	8	2	139	263
Shelter Bay	63	R	112	44	1	157	252
"	63A	R	59	38	5	102	167
Clarke City (Cité)	64	R	144	33	.....	177	252
"	64A	R	145	11	.....	156	225
Sept-Iles	65	R	64	81	.....	145	182
"	65A	R	63	58	.....	121	159
Rivière Moisie	66	R	42	37	1	80	108
Rivière-au-Tonnerre	67	R	91	8	.....	99	251
Port-Meunier	68	R	123	7	.....	130	207
Rivière St-Jean et Magpie	69	R	65	14	.....	79	232
Longue Pointe et Mingan	70	R	30	12	.....	42	135
Hâvre St-Pierre	71	R	58	33	.....	91	171
"	71A	R	54	26	.....	80	142
"	72	R	76	37	2	115	199
Natashquam	73	R	52	43	.....	95	141
Totals—Totaux	101	.....	8,553	2,911	75	11,539	19,374

Majority for / Majorité pour } **Pierre François Casgrain, 5,642.**

CHÂTEAUGUAY-HUNTINGDON. Population—1921, 26,731.

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Hon. James Alexander Robb.	John Alexander Sullivan.			
DeLéry	1A	R	94	67		161	164
"	1B	R	73	109		182	289
"	1C	R	31	82	1	114	200
Châteauguay	2A	R	105	108	3	216	291
"	2B	R	92	93		185	296
"	2C	R	67	109		176	321
St-Joachim-de-Châteauguay	3	R	142	49		191	192
" "	4	R	88	94		182	216
Ste-Philomène	5A	R	74	45		119	144
"	5B	R	109	39		148	169
"	6	R	98	77		175	206
Ste-Martine	7A	R	57	59		116	140
"	7B	R	94	73		167	193
"	8A	R	88	52		140	171
"	8B	R	96	52		148	194
Howick	9	R	115	99		214	294
Très-St-Sacrement	10	R	102	100	1	203	292
"	11	R	99	57	2	158	197
"	12	R	85	49		134	202
St-Malachie-d'Ormstown	13A	R	52	77	2	131	184
"	13B	R	59	71		130	171
"	14	R	80	75		155	230
"	15	R	51	46		97	120
"	16	R	111	40	1	152	174
Ormstown	17A	R	110	104		214	285
"	17B	R	86	85	3	174	240
St-Antoine-Abbé	18	R	105	64		169	194
St-Jean-Chrysostôme	19A	R	58	86		144	187
"	19B	R	66	59	1	126	154
"	20	R	125	81		206	227
St-Chrysostôme	21A	R	103	52		155	171
"	21B	R	65	59		124	144
Ste-Clothilde	22	R	84	80		164	197
"	23	R	76	86		162	207
St-Urbain	24A	R	87	62		149	178
"	24B	R	69	47	3	119	151
"	25	R	55	38	13	106	118
Hemmingford Village	26	R	115	72		187	255
Hemmingford Township	27	R	84	51	1	136	181
"	28	R	137	79	1	217	249
"	29	R	107	118	2	227	288
Havelock	30	R	63	52		115	153
"	31	R	100	72		172	226
Franklin	32	R	141	78		219	268
"	33	R	103	91		194	236
Hinchinbrooke	34	R	73	100	2	175	223
"	35	R	55	143		198	243
"	36	R	63	75		138	204
"	37	R	113	111	3	227	296
Huntingdon	38A	R	71	72		143	187
"	38B	R	59	65	3	127	164
"	39A	R	94	106	2	202	238
"	39B	R	103	109	3	215	273
Ste-Barbe	40	R	146	77		223	254
St-Anicet	41	R	143	71		214	262
"	42	R	49	39	1	89	111
"	43	R	79	83	3	165	205
"	44	R	93	92	17	202	271
Godmanchester	45	R	86	128	2	216	307
"	46	R	117	71		188	225
"	47	R	75	117		192	254
Elgin	48	R	77	90		167	245
"	49	R	66	57		123	172
Dundee	50A	R	63	59		122	170
"	50B	R	65	68		133	175
Totals—Totaux	65		5,691	4,971	70	10,732	13,838

Majority for / Majorité pour **Honourable James Alexander Robb, 720.**

CHICOUTIMI. Population—1927, 37,578.

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Joseph Eugène Bergeron.	Julien Edouard Alfred Dubuc.			
CHICOUTIMI TOWN (VILLE)							
East Ward (Quartier Est)	1	U	10	123	.....	133	211
" "	2	U	16	99	.....	115	181
" "	3	U	9	92	.....	101	182
" "	4	U	14	88	1	103	164
" "	5	U	7	89	.....	96	145
" "	6	U	11	96	1	108	172
Centre Ward (Quartier Centre)	7	U	15	156	2	173	337
" "	8	U	13	147	.....	160	313
" "	9	U	26	132	.....	158	294
" "	10	U	16	133	.....	149	253
" "	10A	U	13	133	.....	146	249
" "	11	U	6	78	.....	84	164
" "	12	U	4	135	1	140	267
" "	13	U	14	85	.....	99	165
" "	13A	U	9	71	.....	80	151
West Ward (Quartier Ouest)	14	U	11	146	.....	157	266
" "	15	U	9	114	1	124	190
" "	16	U	4	159	2	165	225
" "	17	U	4	144	5	153	222
" "	18	U	8	119	.....	127	195
" "	19	U	18	179	2	199	293
JONQUIÈRE TOWN (VILLE)							
West Ward (Quartier Ouest)	20	U	46	48	.....	94	216
" "	21	U	45	46	.....	91	223
East Ward (Quartier Est)	22	U	31	77	.....	108	276
" "	23	U	55	91	1	147	337
" "	24	U	54	69	1	124	341
Centre Ward (Quartier Centre)	25	U	44	37	.....	81	213
" "	26	U	14	32	.....	46	123
" "	27	U	23	41	.....	64	180
" "	28	U	34	28	.....	62	141
" "	29	U	12	42	.....	54	132
" "	30	U	36	39	.....	75	175
North Ward (Quartier Nord)	31	U	51	94	.....	145	341
" "	32	U	40	61	.....	101	273
KÉNOGAMI TOWN (VILLE)							
East part (Partie Est)	33	R	28	82	.....	110	215
"	34	R	29	64	.....	93	
"	35	R	45	39	.....	84	199
West part (Partie Ouest)	36	R	29	117	.....	146	382
"	37	R	12	104	.....	116	241
"	38	R	33	88	1	122	296
Rivière-du-Moulin	39	R	15	157	1	173	244
"	40	R	10	117	.....	127	174
Chicoutimi Township	41	R	12	148	.....	160	240
"	42	R	16	107	.....	123	151
"	43	R	1	156	.....	157	255
"	44	R	2	155	3	160	223
Jonquière Parish (Paroisse)	45	R	48	41	.....	89	297
" "	46	R	28	45	.....	73	181
Petite-Rivière-aux-Sables	47	R	9	27	.....	36	72
NOTRE-DAME DE LATERRIÈRE							
Village	48	R	10	171	.....	181	240
Parish (Paroisse)	49	R	0	98	.....	98	143
"	50	R	3	101	.....	104	146

CHICOUTIMI—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Joseph Eugène Bergeron.	Julien Edouard Alfred Dubuc.			
Bagot Town (Ville)	51	R	68	47	5	120	304
"	52	R	77	53	1	131	320
"	53	R	50	36	19	105	250
"	54	R	52	52	11	115	296
Bagot Parish (Paroisse)	55	R	119	73	.....	192	314
Port Alfred Town (Ville)	56	R	42	88	1	131	287
" "	57	R	30	95	.....	125	300
" "	58	R	46	92	.....	138	252
Grande-Baie, Village	59	R	47	50	3	100	213
" "	60	R	28	58	1	87	223
" "	61	R	29	77	.....	106	246
" "	62	R	28	53	.....	81	184
Grande-Baie Parish (Paroisse)	63	R	13	87	.....	100	295
St-Félix d'Otis, Parish (Paroisse)	64	R	28	27	.....	55	120
L'Anse-St-Jean	65	R	0	135	.....	135	204
"	66	R	8	84	.....	92	135
Petit-Saguenay	67	R	10	114	.....	124	238
Descente-des-femmes	68	R	2	50	.....	52	63
St-Fulgence Parish (Paroisse)	69	R	8	108	.....	116	189
" "	70	R	11	93	.....	104	187
" "	71	R	10	75	.....	85	168
Ste-Anne Parish (Paroisse)	72	R	33	192	5	230	342
" "	73	R	40	140	.....	180	245
" "	74	R	6	105	.....	111	167
" "	75	R	35	161	1	197	273
" "	76	R	12	107	.....	119	147
St-Honoré	77	R	6	141	.....	147	314
"	78	R	7	161	.....	168	292
St-Ambroise	79	R	6	126	.....	132	208
"	80	R	8	113	.....	121	168
"	81	R	3	61	.....	64	95
Canton Bégin	82	R	0	74	.....	74	118
"	83	R	11	35	.....	46	118
St-Charles-Barromée	84	R	7	77	.....	84	172
St-Louis-Nazaire	85	R	19	125	3	147	299
"	86	R	11	57	.....	68	196
Chûte-aux-Galets	87	R	8	18	.....	26	29
Larouche	88	R	36	50	.....	86	179
"	89	R	6	29	.....	35	87
Canton Labrecque	90	R	8	84	.....	92	138
Arvida Town (Ville) A-M	91	R	62	82	1	145	254
" N-Z	92	R	33	36	.....	69	
Rivière Ha! Ha!	93	R	No poll held. (Le scrutin n'a pas été tenu)				
Rivière à Mars	94	R	4	36	.....	40	98
Rivière Cyriac	95	R	14	18	.....	32	87
Rivière Shipshaw	96	R	9	43	1	53	71
Totals—Totaux	98	.....	2,142	8,658	74	10,874	20,194

Majority for / Majorité pour **Julien Edouard Alfred Dubuc, 6,516.**

COMPTON Population—1921, 32,816

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Samuel Gobeil	Joseph Etienne Letellier			
East Angus	1	R	118	63	1	182	208
"	2	R	124	42	1	167	199
"	3	R	98	102	1	201	234
"	4	R	39	102	.....	141	167
"	5	R	38	177	4	219	248
"	6	R	37	101	.....	138	163
"	7	R	39	191	1	231	270
"	8	R	79	164	.....	243	280
St-Isidore	9	R	41	67	1	109	118
"	10	R	58	94	.....	152	159
St-Malo	11	R	79	148	.....	227	270
Bury	12	R	71	60	.....	131	166
"	13	R	94	65	.....	159	203
"	14	R	74	92	.....	166	215
Brookbury	15	R	78	62	.....	140	203
Canterbury	16	R	67	58	.....	125	159
Westbury	17	R	70	121	.....	191	286
Clifton East (Est)	18	R	73	49	.....	122	172
"	19	R	37	45	.....	82	103
St-Edwidge	20	R	43	133	.....	176	218
"	21	R	28	91	.....	119	147
Martinville	22	R	54	114	.....	168	192
Compton Station	23	R	111	108	.....	219	299
Compton	24	R	86	104	.....	190	228
Cochrane School	25	R	61	108	.....	169	218
Moes River	26	R	60	100	.....	160	247
Waterville	27	R	87	109	.....	196	244
"	28	R	123	101	.....	224	263
Notre-Dame-des-Bois	29	R	46	146	.....	192	208
" "	30	R	47	115	.....	162	183
La Patrie	31	R	108	122	.....	230	257
"	32	R	137	78	.....	215	257
Cookshire	33	R	67	36	.....	103	117
"	34	R	43	29	3	75	88
"	35	R	117	32	.....	149	173
"	36	R	103	26	.....	129	150
"	37	R	107	115	4	226	242
Eaton Corner	38	R	64	46	2	112	137
"	39	R	83	77	.....	160	196
Sawyerville	40	R	165	75	.....	240	298
Bulwer	41	R	64	69	.....	133	156
"	42	R	63	64	2	129	153
Ascot Corner	43	R	37	63	.....	100	157
Chartierville	44	R	30	117	.....	147	185
"	45	R	43	104	1	148	184
Scotstown	46	R	122	68	.....	190	223
"	47	R	58	89	1	148	163
"	48	R	85	96	.....	181	215
Ballallan, S.H	49	R	29	56	.....	85	108
East Hereford	50	R	74	96	1	171	194
Paquetteville	51	R	33	88	2	123	158
St-Herménégilde	52	R	38	166	2	206	253
Gould Village	53	R	82	68	.....	150	201
Dell School House	54	R	27	8	.....	35	49
McIver School House	55	R	64	55	1	120	141
Megantic	56	R	52	153	.....	205	256
"	57	R	51	80	.....	131	180
"	58	R	34	197	.....	231	309
"	59	R	26	203	.....	229	290
"	60	R	48	212	3	263	310
"	61	R	72	160	.....	232	281
Marsboro	62	R	54	22	.....	76	147
Piopolis	63	R	53	109	.....	162	200
Milan	64	R	50	18	.....	68	102
Valracine	65	R	53	96	.....	149	193

COMPTON—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Samuel Gobeil	Joseph Etienne Letellier			
Island Brook	66	R	125	79	.....	204	236
Randborough	67	R	135	59	.....	194	217
Winslow South (Sud)	68	R	13	55	.....	68	78
Stornoway	69	R	34	165	.....	199	305
St-Romain	70	R	30	124	.....	154	197
"	71	R	10	89	.....	99	124
Ste-Cécile	72	R	59	153	1	213	280
"	73	R	34	113	3	150	182
Springhill	74	R	23	83	.....	106	173
"	75	R	63	60	.....	123	203
Milan	76	R	57	20	.....	77	98
Totals—Totaux	76	.....	4,979	7,125	35	12,139	15,086

Majority for / Majorité pour **Joseph Etienne Letellier, 2,146.**

DORCHESTER. Population—1921, 29,563.

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Hon. Lucien Cannon.	Robert Côté.			
St-Anselme	1	R	85	77	1	163	235
"	2	R	65	92	.....	157	195
"	3	R	82	70	.....	152	184
"	4	R	99	50	.....	149	197
Ste-Aurélie	5	R	132	28	1	161	222
St-Bernard	6	R	139	133	.....	272	334
"	7	R	155	101	.....	256	304
St-Benjamin	8	R	104	32	.....	136	205
"	9	R	118	21	.....	139	216
Ste-Claire	10	R	95	90	.....	185	251
"	11	R	116	74	.....	190	296
"	12	R	39	56	.....	95	134
"	13	R	62	69	4	135	199
St-Cyprien	14	R	103	60	.....	163	204
St-Edouard	15	R	48	49	.....	97	133
"	16	R	62	85	.....	147	211
"	17	R	14	80	.....	94	129
"	18	R	70	49	.....	119	149
"	19	R	73	85	2	160	222
Ste-Germaine	20	R	173	16	.....	189	244
"	21	R	125	68	.....	193	295
"	22	R	112	25	5	142	211
"	23	R	154	8	1	163	211
Ste-Hénédine	24	R	52	89	3	144	229
"	25	R	48	30	.....	78	115
"	26	R	65	72	.....	137	197
Honfleur	27	R	66	54	.....	120	145
St-Isidore	28	R	86	83	1	170	247
"	29	R	114	77	1	192	239
"	30	R	73	44	.....	117	207
"	31	R	42	39	.....	81	109
"	32	R	24	30	.....	54	75
Ste-Justine	33	R	64	72	.....	136	185
"	34	R	61	83	.....	144	173
"	35	R	38	76	.....	114	134
"	36	R	62	47	2	111	147
St-Léon	37	R	90	37	.....	127	190
"	38	R	106	46	.....	152	275
"	39	R	130	36	.....	166	239
St-Louis	40	R	109	47	.....	156	207
St-Luc	41	R	141	30	.....	171	206
St-Malachie	42	R	79	71	.....	150	190
"	43	R	68	51	1	120	176
"	44	R	49	27	1	77	102
"	45	R	73	89	.....	162	195
Ste-Marguerite	46	R	93	125	.....	218	315
"	47	R	17	66	.....	83	149
St-Maxime	48	R	116	37	.....	153	184
"	49	R	152	28	3	183	236
St-Nazaire	50	R	94	70	.....	164	204
St-Odilon	51	R	81	59	.....	140	200
"	52	R	59	85	.....	144	229
"	53	R	60	77	.....	137	200
St-Prosper	54	R	136	62	.....	198	337
"	55	R	105	31	.....	136	246
"	56	R	131	49	2	182	315
Ste-Rose	57	R	131	89	2	222	294
"	58	R	82	49	.....	131	173
Ste-Sabine	59	R	36	66	.....	102	117
St-Zacharie	60	R	140	31	.....	171	250
"	61	R	161	21	.....	182	263
"	62	R	168	47	.....	215	278
Totals—Totaux	62	.....	5,627	3,640	30	9,297	12,953

Majority for / Majorité pour **L'Honorable Lucien Cannon, 1,987.**

DRUMMOND-ARTHABASKA. Population—1921, 44,372.

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Wilfrid Girouard.	Henri Edouard St-Sauveur.			
St-Cyrille-de-Wendover....A-H	1	R	116	23	.....	139	166
" ....I-Z	1A	R	100	32	.....	132	168
Drummondville.....A-B	2	R	91	13	.....	104	210
" .....C-F	2A	R	84	45	1	130	269
" .....G-H	2B	R	83	25	1	109	191
" .....I-L	2C	R	76	30	.....	106	247
" .....M-P	2D	R	98	25	.....	123	251
" .....R-Z	2E	R	73	35	.....	108	249
"	3	R	123	67	1	191	310
" .....A-F	4	R	92	37	2	131	228
" .....G-L	4A	R	76	65	.....	141	245
" .....M-Z	4B	R	90	34	.....	124	230
Durham Township (Ulverton)	5	R	67	63	.....	130	203
Durham South (Sud) Parish (Paroisse).....	6-7	R	62	33	.....	95	251
" "	6-7	R	23	26	.....	49	179
Durham Village South (Sud)..	8	R	94	24	2	120	226
St-Edmond-de-Grantham.....	9	R	60	45	.....	105	168
St-Eugène-de-Grantham.....	10	R	111	32	1	144	267
"	11	R	32	17	.....	49	83
"	12	R	45	33	.....	78	88
St-Germain-de-Grantham.....	13	R	108	73	.....	181	274
"	14	R	95	84	.....	179	268
"	15	R	81	42	.....	123	177
Grantham Township.....	16	R	95	40	9	144	306
"	16A	R	83	34	1	118	255
"	17	R	128	25	2	155	304
St-Joseph-de-Grantham.....	18	R	114	26	.....	140	235
"	18A	R	98	16	.....	114	173
Kingsey Township.....	19	R	108	31	.....	139	213
"	19A	R	78	13	.....	91	175
"	20	R	106	13	.....	119	223
Kingsey Falls.....	21	R	90	37	.....	127	184
Kingsey Village.....	22	R	109	60	.....	169	220
L'Avenir.....	23	R	73	24	.....	97	154
"	23A	R	69	21	.....	90	150
"	24	R	73	56	1	130	197
Lefebvre.....	25	R	69	21	.....	90	197
St-Lucien.....	26	R	65	131	.....	196	246
St-Majorique-de-Grantham....	27	R	79	12	.....	91	245
Notre-Dame-du-Bon-Conseil...	28	R	67	23	.....	90	159
" " ...	28A	R	68	18	.....	86	166
" " ...	29	R	49	12	.....	61	98
Wendover & Simpson.....	30	R	66	27	.....	93	165
"	30A	R	43	38	.....	81	159
"	31	R	124	78	.....	202	293
Wickham.....A-F	32	R	66	31	.....	97	164
" .....G-Z	32	R	64	23	.....	87	152
"	33	R	33	29	.....	62	162
"	34	R	63	28	2	93	193
"	35	R	96	37	.....	133	192
St-Albert-de-Warwick.....	36	R	78	39	1	118	161
"	37	R	44	41	1	86	163
St-Anne-du-Sault.....	38	R	98	3	.....	101	150
"	39	R	62	27	.....	89	155
Arthabaska.....	40	R	143	31	1	175	246
" .....A-H	41	R	115	19	.....	134	172
" .....I-Z	41	R	96	26	.....	122	147
Chénier.....	42	R	104	24	1	129	192
"	42A	R	119	11	.....	130	170
"	43	R	96	10	.....	106	173
Chester East (Est).....	44	R	43	16	.....	59	97
"	45	R	86	15	.....	101	211
Chester North (Nord).....	46	R	61	13	.....	74	173

DRUMMOND-ARTHABASKA.—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Wilfrid Girouard.	Henri Edouard St-Sauveur.			
Chester West (Ouest)	47	R	121	29		150	284
"	48	R	106	25		131	174
Chesterville	49	R	84	11		95	130
Ste-Clothilde-de-Horton	50	R	121	68		189	275
" "	50A	R	38	15		53	66
" "	51	R	62	106		168	251
St-Christophe-d'Arthabaska	52	R	166	16		182	280
Daveluyville	53	R	105	33	3	141	185
Ste-Elizabeth	54	R	116	96		212	253
St-Louis-de-Blandford	55	R	153	14	1	168	214
Maddington	56	R	100	20		120	165
St-Norbert-d'Arthabaska	57	R	68	12		80	145
" "	57A	R	91	16	1	108	194
Princeville	58	R	144	56	1	201	289
"	59	R	133	17	5	155	195
St-Rémi-de-Tingwick	60	R	80	20		100	170
"	60A	R	68	8		76	147
St-Rosaire	61	R	74	37	1	112	213
"	62	R	101	19		120	191
Ste-Séraphine	63	R	50	37		87	115
Stanfold	64	R	116	33		149	203
"	65	R	142	62		204	282
Tingwick	66	R	63	37		100	210
St-Valère-de-Bulstrode	67	R	73	61	1	135	231
"	68	R	96	34	2	132	263
Ste-Victoire-d'Arthabaska	69	R	80	57		137	235
" "	70	R	63	52		115	144
Victoriaville	71	R	136	60		196	280
"	71A	R	130	49		179	247
"	72	R	166	34	1	201	292
"	72A	R	89	52		141	192
"	72B	R	81	23	2	106	148
"	73	R	168	48	3	219	279
"	73A	R	158	71		229	270
"	73B	R	169	52		221	296
"	73C	R	137	72		209	288
Warwick Township	74	R	172	70	1	243	278
"	75	R	79	93		172	228
Warwick Village	76	R	101	60		161	195
"	77	R	199	57	3	259	296
Totals—Totaux	103		9,600	3,814	52	13,466	21,331

Majority for / Majorité pour **Wilfrid Girouard, 5,786.**

GASPÉ. Population—1921, 40,375.

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	William Albert Edward Flynn.	Hon. Rodolphe Lemieux.			
Cap Chat East (Est)	1	R	24	88	2	114	138
Cap Chat Centre (Centre)	2	R	57	116	.....	173	525
" " ...	2	R	72	161	6	239	
Cap Chat West (Ouest)	3	R	33	134	.....	167	195
Ste - Anne - des - Monts, West (Ouest)	4	R	35	193	.....	228	314
Ste - Anne - des - Monts, Centre	5	R	91	153	.....	244	556
" "	5	R	107	72	.....	179	
St-Joachim	6	R	32	291	9	332	375
Rivière-à-la-Martre	7	R	24	60	1	85	102
Marsouins	7	R	8	39	1	48	48
Rivière-à-Claude	8	R	63	47	.....	110	131
Mont St-Pierre	9	R	24	52	.....	76	84
Mont Louis	10	R	87	115	.....	202	259
Ruisseau-des-Olives	11	R	15	45	.....	60	68
St-Antoine	12	R	0	75	.....	75	81
Ste-Madeleine	13	R	73	108	2	183	232
Grande Vallée	14	R	26	144	.....	170	217
Petite Vallée	15	R	3	71	.....	74	77
Pointe-à-la-Frégate	16	R	17	64	2	83	104
Chlorydorme	17	R	38	122	.....	160	236
St-Yvon	18	R	43	54	.....	97	123
St-Maurice West (Ouest)	19	R	46	84	.....	130	158
St-Maurice East (Est)	20	R	42	77	.....	119	207
Rivière-au-Renard West (Ouest)	21	R	63	102	1	166	182
Rivière-au-Renard East (Est)	22	R	161	136	.....	297	478
Anse-au-Griffon West (Ouest)	23	R	28	117	1	146	219
Anse-au-Griffon East (Est)	24	R	90	79	.....	169	196
Cap-des-Rosiers West (Ouest)	25	R	96	128	23	247	268
Cap-des-Rosiers East (Est)	26	R	49	90	3	142	162
Petit Gaspé	27	R	110	45	.....	155	195
Cap-aux-Os	28	R	28	151	.....	179	219
Péninsule	29	R	112	26	.....	138	229
St-Majorique	30	R	51	141	.....	192	281
Gaspé Village	31	R	91	147	3	241	278
Gaspé Bay South (Sud)	32	R	119	11	.....	130	248
York	33	R	158	50	.....	208	317
Douglas West (Ouest)	34	R	71	99	.....	170	314
Douglas Centre, (Centre)	35	R	62	127	.....	189	354
Douglas East (Est)	36	R	19	62	.....	81	187
St-Georges-de-Malbaie	37	R	37	151	3	191	340
Malbaie	38	R	69	63	4	136	228
Barachois West (Ouest)	39	R	98	132	3	233	574
" "	39A	R	94	101	.....	195	259
Corner of the Beach	40	R	30	98	2	130	179
Bonaventure Island (Ile)	41	R	9	9	.....	18	25
Percé Village	42	R	52	72	2	126	321
"	42A	R	80	54	.....	134	
Percé West (Ouest)	43	R	56	67	.....	123	135
Anse-au-Beaufils, West (Ouest)	44	R	39	160	.....	199	277
Cape Cove	45	R	70	214	.....	284	345
Little River East (Est)	46	R	65	136	.....	201	255
" "	47	R	23	145	3	171	246
Grand-Rivière East (Est)	48	R	62	93	13	168	201
Grand-Rivière Centre (Centre)	49	R	154	156	.....	310	374
Grand-Rivière West (Ouest)	50	R	27	155	1	183	214
Little Pabos East (Est)	51	R	112	104	2	218	252
Ste-Adélaïde-de-Pabos	52	R	22	112	1	135	171
Grand-Pabos	53	R	127	161	.....	288	328
Chandler	54	R	44	113	1	158	371
"	54A	R	24	130	2	156	
"	55	R	41	82	4	127	396
"	55B	R	50	142	.....	192	
Pabos Mills	56	R	10	96	.....	106	209

GASPÉ.—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	William Albert Edward Flynn.	Hon. Rodolphe Lemieux.			
Newport East (Est)	57	R	37	172	1	210	267
Newport Centre (Centre)	58	R	36	105	.....	141	174
Newport West (Ouest)	59	R	91	171	.....	262	307
Entry Island	60	R	28	21	.....	49	63
Amherst West (Ouest)	61	R	45	84	.....	129	163
Amherst East (Est)	62	R	38	114	1	153	202
St-François-Xavier East (Est)	63	R	34	203	2	239	333
" West (Ouest)	64	R	23	176	4	203	282
Etang-du-Nord	65	R	57	135	6	198	269
"	66	R	25	146	.....	171	216
"	67	R	121	122	.....	243	326
"	68	R	104	30	.....	134	194
"	69	R	101	154	.....	255	316
Havre-aux-Maisons East (Est)	70	R	56	103	.....	159	192
" West (Ouest)	71	R	76	85	1	162	207
" Centre (Centre)	72	R	78	107	1	186	195
Grosse-Ile	73	R	44	25	.....	69	131
Grande-Entrée	74	R	66	88	.....	154	228
Ile-aux-Loups	75	R	21	27	.....	48	50
L'Anse-aux-Cousins	76	R	76	79	4	159	211
Totals—Totaux	83	.....	4,820	8,769	115	13,704	18,383

Majority for / Majorité pour } **L'Honorable Rodolphe Lemieux, 3,949.**

HULL Population—1921, 39,180

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin		Ballots cast for — Bulletins déposés pour					
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	François Albert Dumas	Joseph Eloi Fontaine	Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Hull City (Cité)	1A	U	54	105		159	207
" "	1B	U	41	143		184	241
" "	2A	U	11	127		138	215
" "	2B	U	19	153		172	254
" "	2C	U	19	139	1	159	258
" "	2D	U	4	99		103	186
" "	2E	U	6	90		96	146
" "	3A	U	10	139		149	254
" "	3B	U	22	161	1	184	280
" "	3C	U	24	143		167	258
" "	3D	U	23	143	2	168	259
" "	3E	U	27	81	1	109	168
" "	3F	U	20	114		134	216
" "	3G	U	29	101		130	201
" "	4A	U	55	61		116	215
" "	4B	U	64	97		161	241
" "	5A	U	35	134		169	253
" "	5B	U	21	95		116	171
" "	5C	U	41	103	1	145	224
" "	6A	U	15	127		142	192
" "	6B	U	7	144	1	152	217
" "	6C	U	17	163		180	262
" "	7A	U	29	133		162	225
" "	7B	U	27	109	2	138	215
" "	7C	U	23	90		113	164
" "	8A	U	41	114		155	222
" "	8B	U	7	92	4	103	154
" "	8C	U	15	81		96	156
" "	9A	U	22	125	1	148	217
" "	9B	U	13	111		124	199
" "	9C	U	14	78	1	93	152
" "	10A	U	19	107		126	239
" "	10B	U	17	99	1	117	206
" "	10C	U	13	107		120	232
" "	11A	U	15	108		123	205
" "	11B	U	8	124		132	199
" "	11C	U	23	141	1	165	247
" "	12A	U	8	138	2	148	224
" "	12B	U	10	106	1	117	190
" "	12C	U	10	123		133	217
" "	12D	U	11	89	1	101	165
" "	12E	U	6	103		109	164
" "	13A	U	32	171	1	204	285
" "	13B	U	14	156	2	172	252
" "	14A	U	13	93		106	167
" "	14B	U	6	136		142	196
" "	14C	U	10	115		125	177
" "	15A	U	21	111		132	189
" "	15B	U	11	115	1	127	179
" "	15C	U	7	96	2	105	178
" "	16A	U	31	145		176	265
" "	16B	U	5	158		163	244
" "	16C	U	16	196	4	216	286
" "	17A	U	15	132		147	245
" "	17B	U	11	105		116	212
" "	17C	U	15	115		130	197
" "	18A	U	27	80	1	108	151
" "	18B	U	20	130	3	153	218
" "	18C	U	20	120	4	144	189
" "	19A	U	17	136	4	157	247
" "	19B	U	13	144	5	162	238
" "	19C	U	9	157	4	170	265
Pointe Gatineau	20A	R	41	113	3	157	252
"	20B	R	52	119	1	172	247
"	21A	R	29	102		131	196

HULL—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	François Albert Dumas	Joseph Eloi Fontaine			
Pointe Gatineau	21B	R	18	80	.....	98	211
"	21C	R	15	102	.....	117	193
Templeton Village	22A	R	11	99	.....	110	166
" "	22B	R	11	91	2	104	161
" West (Ouest)	23A	R	24	49	1	74	170
" "	23B	R	25	48	1	74	152
" River Front	36	R	11	68	.....	79	85
Gatineau Plant	24A	R	15	38	.....	53	230
"	24B	R	12	26	.....	38	263
"	24C	R	12	25	.....	37	196
"	24D	R	8	26	.....	34	175
"	24E	R	13	51	.....	64	263
"	24F	R	15	29	1	45	285
Templeton East (Est)	25	R	12	65	.....	77	325
" "	26	R	10	42	2	54	121
" North (Nord)	27A	R	19	101	.....	120	204
" "	27B	R	18	89	.....	107	158
Angers	28	R	14	51	7	72	144
L'Ange-Gardien	29	R	9	80	.....	89	272
Masson	30	R	11	141	.....	152	246
"	31	R	14	96	.....	110	229
Buckingham North (Nord)	32A	R	21	87	.....	108	197
" "	32B	R	29	96	.....	125	220
" "	33	R	24	101	.....	125	237
Buckingham South (Sud)	34A	R	35	113	.....	148	248
" "	34B	R	28	90	2	120	238
" "	35A	R	15	62	1	78	163
" "	35B	R	29	56	.....	85	208
" West (Ouest)	37A	R	31	67	.....	98	136
" "	37B	R	44	38	.....	82	155
" "	38	R	24	81	.....	105	154
" South East (Sud Est)	39	R	6	47	.....	53	130
" West (Ouest)	40	R	24	32	.....	56	136
" "	41	R	14	34	.....	48	82
" Township	42A	R	4	59	.....	63	152
" "	42B	R	9	46	.....	55	149
Portland East (Est)	43	R	62	33	.....	95	147
" "	44	R	14	95	.....	109	125
" West (Ouest)	45	R	72	70	.....	142	224
Derry	46	R	6	16	.....	22	147
Villeneuve	47	R	10	68	.....	78	140
Bowman	48	R	14	87	.....	101	213
Bigelow, Wells & McGill	49A	R	18	120	3	141	171
" "	49B	R	21	144	5	170	224
Wabasse & Dudley	50	R	4	75	5	84	192
Totals—Totaux	110	.....	2,185	10,899	86	13,170	22,422

Majority for / Majorité pour } **Joseph Eloi Fontaine, 8,714.**

JOLIETTE Population—1921, 25,913.

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Jean Joseph Denis.	Joseph Damien Neveu.	Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Joliette	1	U	83	46	.....	129	157
"	2	U	80	44	.....	124	178
"	3	U	105	70	.....	175	200
"	4	U	98	82	2	182	205
"	5	U	67	61	.....	128	157
"	6	U	87	40	2	129	163
"	7	U	67	84	.....	151	194
"	8	U	68	75	2	145	193
"	9	U	117	63	.....	180	227
"	10	U	130	72	1	203	227
"	11	U	106	84	2	192	225
"	12	U	121	73	.....	194	221
"	13	U	96	43	2	141	159
"	14	U	119	51	.....	170	203
"	15	U	93	55	3	151	186
"	16	U	77	77	3	157	194
"	17	U	91	47	.....	138	153
"	18	U	124	57	.....	181	208
"	19	U	77	53	.....	130	147
"	20	U	97	43	.....	140	150
"	21	U	81	64	.....	145	193
"	22	U	57	76	18	151	181
"	23	U	101	51	.....	152	172
"	24	U	95	47	.....	142	171
St-Charles-Borromée	25	R	144	62	.....	206	223
"	26	R	86	55	.....	141	163
St-Thomas	27	R	96	101	.....	197	248
"	28	R	113	80	.....	193	250
"	29	R	95	64	.....	159	199
Ste-Elizabeth	30	R	122	62	.....	184	250
"	31	R	105	65	3	173	250
"	32	R	70	78	.....	148	250
"	33	R	114	43	.....	157	250
Notre-Dame-de-Lourdes	34	R	96	57	.....	153	245
St-Félix-de-Valois	35	R	93	94	2	189	218
"	36	R	83	68	.....	151	182
"	37	R	78	110	3	191	258
"	38	R	59	122	1	182	219
"	39	R	76	83	.....	159	198
St-Cléophas	40	R	58	76	.....	134	165
St-Jean-de-Matha	41	R	61	69	.....	130	158
"	42	R	72	68	.....	140	177
"	43	R	59	50	.....	109	135
"	44	R	94	72	1	167	202
Ste-Mélanie	45	R	56	44	1	101	140
"	46	R	47	48	.....	95	120
"	47	R	45	41	1	87	121
St-Ambroise	48	R	76	89	1	166	172
"	49	R	78	69	1	148	188
"	50	R	70	89	1	160	180
"	51	R	86	74	.....	160	174
Ste-Béatrix	52	R	56	91	1	148	183
"	53	R	44	99	.....	143	175
St-Alphonse	54	R	94	115	.....	209	269
Ste-Emélie-de-l'Energie	55	R	91	101	.....	192	241
" "	56	R	109	80	.....	189	254
St-Côme	57	R	165	57	.....	222	281
"	58	R	45	29	.....	74	99
St-Paul	59	R	142	38	.....	180	214
"	60	R	88	35	.....	123	141
Crabtree Mills	61	R	111	50	1	162	204
"	62	R	154	61	3	218	264
St-Paul Village	63	R	66	24	.....	90	102
Joliette, Advance (Provisoire)	.....	U	25	31	.....	56	
Totals—(Totaux)	64	.....	5,659	4,202	55	9,916	12,226

Majority for / Majorité pour Jean Joseph Denis, 1,457.

KAMOURASKA Population—1921, 22,014

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Georges Bouchard	François Xavier Pelletier			
Ste-Anne	1	R	77	59	.....	136	203
"	1A	R	39	58	.....	97	134
"	2	R	78	30	.....	108	147
"	2A	R	75	45	1	121	179
"	3	R	119	21	6	146	226
"	4	R	63	37	8	108	144
"	5	R	56	55	3	114	150
"	6	R	66	52	.....	118	142
St-Onésime	7	R	51	31	.....	82	114
"	8	R	95	33	.....	128	163
St-Pacôme	9	R	88	47	.....	135	211
"	10	R	91	54	.....	145	209
"	11	R	45	41	1	87	123
"	12	R	130	34	.....	164	227
"	13	R	66	87	.....	153	237
"	14	R	24	29	.....	53	86
Rivière-Ouelle	15	R	112	17	1	130	192
"	16	R	53	18	.....	71	122
"	17	R	106	26	4	136	190
"	18	R	85	21	2	108	189
St-Denis	19	R	37	139	2	178	255
"	20	R	38	48	.....	86	122
St-Philippe	21	R	84	97	1	182	230
"	22	R	78	82	4	164	227
St-Pascal	23	R	103	23	.....	126	172
"	24	R	86	17	.....	103	199
"	25	R	113	64	.....	177	258
"	26	R	134	14	.....	148	220
"	27	R	130	33	.....	163	232
Ste-Hélène	28	R	106	44	1	151	205
"	29	R	84	60	.....	144	185
"	30	R	87	53	1	141	176
St-Alexandre	31	R	105	104	.....	209	271
"	32	R	104	79	1	184	246
"	33	R	64	45	.....	109	165
"	34	R	38	38	.....	76	110
St-Eleuthère	35	R	113	56	2	171	221
"	36	R	72	40	1	113	152
"	37	R	112	61	1	174	236
St-Joseph	38	R	118	43	.....	161	203
Kamouraska	39	R	39	25	.....	64	134
"	39A	R	50	36	.....	86	172
"	40	R	119	32	.....	151	233
St-André	41	R	83	43	.....	126	156
"	42	R	63	54	2	119	162
"	43	R	70	28	.....	98	129
"	44	R	71	33	1	105	126
St-Germain	45	R	55	42	2	99	136
"	46	R	44	18	.....	62	99
St-Bruno	47	R	59	29	1	89	132
"	48	R	92	23	5	120	204
"	49	R	63	7	.....	70	132
"	50	R	17	16	.....	33	45
St-Athanase	51	R	51	15	6	72	111
Mont-Carmel	52	R	44	82	.....	126	263
"	53	R	24	53	.....	77	124
"	54	R	28	64	1	93	165
Lac-de-l'Est	55	R	27	16	.....	43	103
Bretagne	56	R	8	11	.....	19	27
Totals—Totaux	59	.....	4,332	2,562	58	6,952	10,126

Majority for / Majorité pour — Georges Bouchard, 1,770.

LABELLE. Population—1921, 35,927.

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Henri Bourassa.	Louis Cousineau.	Joseph Edouard Moranville.			
Notre-Dame-de-Bonsecours	1	R	203	7	0	2	212	304
Notre-Dame North (Nord)	2	R	81	7	0	.....	88	124
Montébello	3	R	164	6	0	.....	170	236
"	3A	R	182	10	0	.....	192	258
Papineauville	4	R	150	20	0	.....	170	230
"	4A	R	128	35	1	.....	164	223
Ste-Angélique	5	R	118	52	0	.....	170	221
"	6	R	59	11	1	.....	71	120
Plaisance	7	R	171	6	1	.....	178	282
St-André Avellin	8	R	43	20	0	.....	63	107
"	8A	R	61	3	0	.....	64	105
"	9	R	120	8	0	1	129	168
"	9A	R	140	10	0	.....	150	205
"	10	R	100	10	3	.....	113	189
"	11	R	89	3	1	.....	93	156
"	11A	R	118	4	0	1	123	168
Notre-Dame-de-la-Paix	12	R	155	19	1	.....	175	282
"	12A	R	94	6	0	.....	100	154
Thurso	13	R	143	10	2	.....	155	253
"	13A	R	156	7	2	.....	165	229
Lochaber & Gore	14	R	29	20	1	.....	50	126
"	15	R	57	11	1	1	69	159
Lochaber North (Nord)	16	R	102	41	3	.....	147	266
Lochaber West (Ouest)	17	R	53	31	0	.....	84	240
St-Malachie	18	R	60	11	3	.....	74	148
Mulgrave	19	R	50	20	0	.....	70	185
Ripon	20	R	151	10	2	.....	163	263
"	21	R	90	6	2	.....	98	200
"	22	R	88	3	0	.....	91	170
Chénéville	23	R	123	30	0	2	155	290
Hartwell	24	R	59	18	0	.....	77	239
Preston	25	R	56	9	1	.....	66	122
Montpellier	26	R	94	52	3	3	152	294
Suffolk	27	R	23	55	5	.....	83	198
"	28	R	81	6	0	.....	87	157
Addington	29	R	18	2	0	.....	20	65
Suffolk West (Ouest)	30	R	30	3	1	.....	34	164
Ponsonby	31	R	84	47	3	1	135	226
Amherst	32	R	129	31	3	.....	163	240
Windigo	32A	R	48	0	0	.....	48	58
Clyde	33	R	117	18	3	1	139	251
Joly	34	R	81	25	14	2	122	227
Labelle	35	R	134	20	24	7	185	297
La Minerve	36	R	67	19	3	.....	89	277
L'Annonciation	37	R	109	14	0	1	124	417
"	37A	R	103	19	0	.....	122	
Marchand	38	R	52	10	5	.....	67	135
"	39	R	44	7	1	1	53	110
"	40	R	64	11	0	1	76	233
"	40A	R	48	3	3	.....	54	
Loranger	41	R	105	29	0	.....	134	201
Nominingue	42	R	186	11	1	.....	198	269
Loranger South East (Sud Est)	43	R	33	2	2	.....	37	117
Robertson & Pope	44	R	163	4	3	1	171	311
Robertson—Lac Brochet	45	R	50	5	1	.....	56	156
Campbell West (Ouest)	46	R	88	2	1	1	92	156
Campbell West—Brunet	46A	R	73	1	0	1	75	94
Campbell East (Est)	47	R	142	5	0	.....	147	214
"	47A	R	90	4	0	.....	94	139
Campbell Guenette	48	R	46	13	0	.....	59	110
Val-Barrette	49	R	111	8	2	.....	121	232
Mont-Laurier	50	R	214	8	0	.....	222	305
"	50A	R	172	5	0	1	178	299
"	50B	R	159	5	0	.....	164	257
"	51	R	127	2	1	1	131	197

LABELLE.—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Henri Bourassa.	Louis Cousineau.	Joseph Edouard Moranville.			
Kiamika	52	R	128	2	2	.....	132	302
Bouthillier	53	R	118	2	1	.....	121	223
"	53A	R	28	0	0	.....	28	37
Turgeon	54	R	71	3	3	.....	77	177
Boyer West (Ouest)	55	R	24	5	2	.....	31	105
"	56	R	101	6	2	.....	109	149
L'Ascension	57	R	136	2	2	1	141	268
Wurtele Moreau & Gravel	58	R	96	37	1	1	135	275
" "	59	R	55	57	0	.....	112	242
" "	60	R	93	20	3	.....	116	187
" "	61	R	31	2	2	.....	35	48
Ferme-Neuve	62	R	81	45	0	1	127	262
Lac-St-Paul	63	R	28	12	2	.....	42	95
Décarie	64	R	70	6	5	.....	81	309
"	64A	R	31	9	0	.....	40	177
Totals—Totaux	80	.....	7,569	1,118	129	32	8,848	15,684

Majority for / Majorité pour } Henri Bourassa over (sur) {**Louis Cousineau, 6,451. / Joseph Edouard Moranville, 7,440.**

LAC ST-JEAN Population—1921, 35,539

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Joseph Ernest Armand Sylvestre	Joseph Sylvio Narcisse Turcotte			
Roberval	1	R	122	34	.....	156	185
"	2	R	127	56	.....	183	215
"	2A	R	131	33	1	165	205
"	3	R	176	81	.....	257	298
"	4	R	150	63	.....	213	247
"	5	R	133	81	2	216	292
St-Prime	6	R	104	73	3	180	212
"	7	R	60	41	.....	101	109
"	8	R	87	44	.....	131	182
"	9	R	71	53	1	125	152
St-Félicien	10	R	127	145	.....	272	347
"	11	R	107	105	.....	212	290
"	12	R	68	130	.....	198	248
"	13	R	107	46	.....	153	185
"	14	R	28	77	.....	105	152
"	15	R	38	59	1	98	119
La-Doré	16	R	152	96	.....	248	290
"	17	R	53	44	.....	97	102
St-Méthode	18	R	62	106	5	173	277
"	19	R	111	71	.....	182	203
Normandin	20	R	34	64	.....	98	119
"	21	R	87	169	.....	256	233
"	22	R	100	159	.....	259	369
"	23	R	51	108	.....	159	190
Girardville	24	R	32	51	2	85	132
Albanel	25	R	44	108	.....	152	195
"	26	R	105	126	.....	231	291
Mistassini	27	R	153	93	2	248	301
St-Eugène	28	R	43	92	.....	135	159
Ste-Jeanne-d'Arc	29	R	106	75	.....	181	263
St-Augustin	30	R	73	35	.....	108	131
St-Edouard-de-Péribonka	31	R	95	111	2	208	249
Ste-Monique	32	R	96	34	.....	130	167
Jeanne-d'Arc	33	R	51	12	.....	63	88
St-Coeur-de-Marie	34	R	49	52	.....	101	127
"	35	R	100	79	1	180	233
"	36	R	133	60	1	194	274
L'Ascension	37	R	75	52	.....	127	167
"	38	R	46	23	.....	69	90
Ile-Maligne	39	R	67	53	.....	120	132
River Bend	40	R	28	52	.....	80	147
Alma	41	R	142	43	.....	185	217
St-Bruno	42	R	139	50	.....	189	209
"	43	R	66	76	.....	142	169
"	44	R	107	65	4	176	207
Hébertville Station	45	R	138	84	.....	222	262
" "	46	R	124	79	.....	203	217
" Village	47	R	96	79	.....	175	212
" "	48	R	63	46	.....	109	145
" Parish (Paroisse)	49	R	52	94	.....	146	167
" "	50	R	73	25	.....	98	121
" "	51	R	59	60	.....	119	147
Ste-Croix	52	R	126	42	.....	168	182
"	53	R	113	29	1	143	168
St-Gédéon	54	R	142	83	4	229	289
"	55	R	100	45	.....	145	178
"	56	R	67	89	.....	156	178
St-Jérôme	57	R	126	69	.....	195	215
"	58	R	123	87	.....	210	253
"	59	R	182	50	3	235	262
"	60	R	94	97	3	194	225
Desbiens Mills	61	R	104	63	2	169	229
St-André	62	R	132	38	.....	170	224
St-Louis-de-Chambord	63	R	83	58	.....	141	177
" "	64	R	70	69	.....	139	153
" "	65	R	106	128	3	237	255

LAKE ST-JOHN—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Joseph Ernest Armand Sylvestre	Joseph Sylvio Narcisse Turcotte			
St-François-de-Sales	66	R	111	13	1	125	171
" "	67	R	65	52	.....	117	141
Lac-Bouchette	68	R	119	84	1	204	271
"	69	R	102	89	.....	191	246
Val-Jalbert	70	R	138	94	.....	232	274
St-Edwidge	71	R	103	43	1	147	182
St-Henri-de-Taillon	72	R	58	107	.....	165	182
St-Thomas-Didyme	73	R	31	80	.....	111	157
Alma	74	R	92	23	1	116	147
"	75	R	123	65	.....	188	230
"	76	R	78	30	.....	108	129
"	77	R	104	23	.....	127	164
"	78	R	114	32	.....	146	170
"	79	R	228	63	.....	291	339
"	80	R	179	74	.....	253	319
"	81	R	70	53	.....	123	176
"	82	R	75	71	.....	146	216
"	83	R	91	43	1	135	185
Totals—Totaux	84	.....	8,090	5,733	46	13,869	17,227

Majority for / Majorité pour } **Joseph Ernest Armand Sylvestre, 2,357.**

LAPRAIRIE-NAPIERVILLE Population—1921, 20,065

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Léopold Doyon	Roch Lanctôt			
Laprairie Town (Ville)	1	R	68	81	2	151	205
" "	1A	R	86	92	9	187	232
" "	2	R	82	158	.....	240	292
" "	3	R	78	127	.....	205	238
" "	3A	R	68	96	.....	164	223
Laprairie Parish (Paroisse)	4	R	103	62	2	167	387
" "	4A	R	104	58	3	165	194
" "	5	R	13	129	1	143	159
" "	6	R	139	109	.....	248	303
St-Philippe	7	R	57	207	.....	264	303
"	8	R	42	66	.....	108	126
"	8A	R	83	87	.....	170	207
St-Mathieu	9	R	67	115	3	185	217
St-Jacques-le-Mineur	10	R	114	91	.....	205	260
" "	11	R	94	73	.....	167	216
St-Constant	12	R	70	66	3	139	179
"	13	R	65	112	7	184	220
"	13A	R	50	112	.....	162	195
"	14	R	29	104	1	134	167
Delson	15	R	116	96	2	214	248
St-Isidore	16	R	134	94	.....	228	257
"	17	R	112	95	2	209	231
St-Rémi Village	18	R	126	149	.....	275	332
" "	19	R	82	157	4	243	279
" Parish (Paroisse)	20	R	72	124	.....	196	231
" "	21	R	50	52	.....	102	112
" "	22	R	79	102	.....	181	202
St-Michel	23	R	90	144	.....	234	291
"	24	R	51	128	.....	179	232
St-Edouard	25	R	17	140	.....	157	289
"	26	R	54	154	1	209	259
Sherrington	27	R	134	139	.....	273	329
"	28	R	45	67	3	115	164
"	29	R	19	62	.....	81	95
Napierville Village	30	R	49	109	.....	158	211
"	30A	R	44	109	1	154	213
St-Cyprien Parish (Paroisse)	31	R	38	113	.....	151	204
" "	32	R	69	128	1	198	261
Caughnawaga	33	R	51	94	.....	145	140
Totals—Totaux	39	.....	2,844	4,201	45	7,090	8,903

Majority for / Majorité pour **Roch Lanctôt, 1,357.**

L'ASSOMPTION-MONTCALM. Population—1921, 28,318.

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Alfred Forest.	Paul Arthur Séguin.			
MONTCALM.							
Ste-Julienne	1	R	25	130	.....	155	480
"	1	R	9	121	1	131	
"	2	R	12	93	1	106	166
St-Esprit	3	R	14	167	3	184	515
"	3	R	16	118	.....	134	
"	4	R	28	113	.....	141	315
St-Alexis	5	R	24	62	.....	86	245
"	6	R	30	99	.....	129	234
"	7	R	13	33	.....	46	122
St-Jacques	8	R	20	86	1	107	386
"	8	R	30	99	.....	129	
"	9	R	24	46	.....	70	324
"	9	R	13	107	3	123	
"	10	R	24	85	.....	109	270
"	11	R	28	40	.....	68	303
"	11	R	38	35	.....	73	
"	12	R	21	52	.....	73	138
Ste-Marie-Salomée	13	R	26	32	1	59	371
"	13	R	75	84	.....	159	
St-Liguori	14	R	36	53	.....	89	368
"	14	R	22	46	.....	68	
"	15	R	34	51	.....	85	201
Rawdon	16	R	45	104	.....	149	275
"	17	R	84	95	.....	179	296
"	18	R	8	42	.....	50	100
"	19	R	4	38	1	43	229
Chertsey	20	R	35	120	.....	155	280
"	21	R	4	37	.....	41	71
St-Emile	22	R	13	64	.....	77	111
St-Calixte	23	R	26	81	.....	107	250
"	24	R	19	28	.....	47	147
St-Donat	25	R	42	72	.....	114	438
"	25	R	72	129	.....	201	
Notre-Dame-de-la-Mercie	26	R	7	50	.....	57	88
St-Agricole	27	R	24	30	.....	54	107
L'ASSOMPTION.							
Laurentides, Town (Ville)	1	R	27	79	5	111	
" "	1	R	26	83	2	111	707
" "	1	R	28	91	.....	119	
St-Lin	2	R	24	96	.....	120	271
"	2	R	15	49	.....	64	
"	3	R	17	40	.....	57	165
"	4	R	8	68	.....	76	126
St-Henri-de-Mascouche	5	R	28	103	.....	131	530
" "	5	R	23	88	.....	111	
" "	6	R	21	53	.....	74	161
" "	7	R	53	69	.....	122	261
St-Roch-l'Achigan	8	R	25	60	.....	85	445
"	8	R	53	64	.....	117	
"	9	R	13	68	.....	81	136
"	10	R	20	105	.....	125	268
St-Charles-de-Lachenaie	11	R	41	69	.....	110	352
" "	11	R	44	59	.....	103	
St-Paul-l'Ermite	12	R	18	64	.....	82	339
"	12	R	10	68	2	80	
Charlemagne	13	R	18	181	1	200	424
"	13	R	17	151	.....	168	
Répentigny	14	R	29	70	1	100	327
"	14	R	7	144	.....	151	
St-Sulpice	15	R	30	72	1	103	312
"	15	R	22	125	.....	147	

L'ASSOMPTION-MONTCALM.—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Alfred Forest.	Paul Arthur Séguin.			
L'Assomption—*Con.*							
L'Epiphanie	16	R	54	56	1	111	230
"	17	R	15	90	.....	105	140
"	18	R	38	85	2	125	644
"	18	R	44	79	.....	123	
"	18	R	40	111	.....	151	
L'Assomption	19	R	13	75	.....	88	155
"	20	R	25	136	.....	161	222
"	21	R	6	77	.....	83	331
"	21	R	26	124	3	153	
"	22	R	24	113	.....	137	406
"	22	R	28	131	.....	159	
St-Gérard-de-Majella	23	R	9	142	.....	151	188
St-Joachim-de-la-Plaine	24	R	17	64	.....	81	205
Totals—Totaux	73	.....	1,901	6,044	29	7,974	14,175

Majority for / Majorité pour **Paul Arthur Séguin, 4,143.**

LAVAL-TWO MOUNTAINS. Population—1921, 28,314.

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Liguori Lacombe.	Joseph Horace Michaud.			
St-Eustache Village	1	R	74	28		102	146
"	2	R	91	28		119	155
"	3	R	93	26		119	183
"	4	R	87	27	1	115	175
St-Eustache Parish (Paroisse)	5	R	41	32	1	74	188
" "	6	R	42	31		73	163
" "	7	R	90	4		94	290
" "	8	R	21	50		71	97
St-Eustache-sur-le-Lac	9	R	47	50	2	99	153
St-Joseph-du-Lac	10	R	78	40		118	235
"	10A	R	44	38		82	157
"	11	R	44	7		51	138
Oka Parish (Paroisse)	12	R	40	35	1	76	168
" "	13	R	25	54		79	122
Oka Village	14	R	77	38		115	149
"	15	R	91	0		91	203
St-Placide	16	R	57	43	1	101	422
"	17	R	91	38		129	
St-Benoit Village	18	R	73	37	1	111	193
St-Benoit Parish (Paroisse)	19	R	59	23	2	84	143
" "	20	R	26	47		73	110
" "	21	R	38	51		89	144
St-Hermas	22	R	77	36	1	114	154
"	23	R	108	45		153	221
"	24	R	85	12		97	135
Ste-Scholastique Village	25	R	205	14	1	220	252
" "	26	R	120	25		145	213
St-Scholastique Parish (Paroisse)	27	R	89	33		122	200
" "	28	R	132	48		180	274
" "	29	R	106	8		114	184
St-Canut	30	R	45	12		57	129
"	31	R	125	10		135	204
St-Columbin	32	R	37	14		51	128
Ste-Monique	33	R	110	42		152	242
"	34	R	41	30		71	169
St-Augustin	35	R	76	26	2	104	173
"	36	R	71	21		92	171
"	37	R	97	76	1	174	278
Ste-Rose Town (Ville)	38	R	108	37	2	147	253
" "	39	R	71	51		122	205
" "	40	R	48	51		99	165
" "	41	R	88	13	2	103	151
" "	41A	R	78	15	4	97	152
Ste-Rose Parish (Paroisse)	42	R	61	44		105	269
" "	43	R	55	36	1	92	301
" "	44	R	89	20	2	111	
St-François-de-Sales	45	R	122	47		169	257
"	46	R	82	18		100	152
St-Vincent-de-Paul	47	R	89	46		135	184
"	48	R	114	21		135	172
"	49	R	122	41		163	228
"	50	R	163	42		205	279
"	51	R	102	43		145	248
Pont Viau	52	R	141	13		154	212
"	53	R	143	18	1	162	231
St-Elzéar	54	R	79	31	1	111	191
"	55	R	117	26		143	212
Laval-des-Rapides	56	R	132	24		156	241
"	57	R	152	22		174	258
"	58	R	97	33		130	171
L'Abord-à-Plouffe	59	R	150	31		181	278
"	60	R	168	32		200	572
St-Martin	61	R	117	43		160	310
"	62	R	90	40		130	246

LAVAL-DEUX MONTAGNES.—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Liguori Lacombe.	Joseph Horace Michaud.			
Ste-Dorothée	63	R	82	24	.....	106	250
"	64	R	91	24	.....	115	
"	65	R	91	55	.....	146	276
Laval-sur-le-Lac	66	R	21	28	.....	49	73
Totals—Totaux	68	.....	5,916	2,148	27	8,091	13,398

Majority for / Majorité pour **Liguori Lacombe, 3,768.**

LÉVIS Population—1921, 33,323

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	J. Etienne Dussault	Emile Fortin			
Lévis City (Cité)	1A	U	61	113	.....	174	232
" "	1B	U	48	102	2	152	196
" "	1C	U	37	127	.....	164	214
" "	2A	U	77	137	.....	214	278
" "	2B	U	100	118	2	220	286
" "	2C	U	89	129	.....	218	261
" "	3A	U	117	105	1	223	273
" "	3B	U	108	96	.....	204	244
" "	4A	U	101	120	.....	221	277
" "	4B	U	105	158	.....	263	325
" "	5A	U	67	131	.....	198	249
" "	5B	U	91	103	.....	194	257
" "	5C	U	99	96	.....	195	241
" "	6A	U	123	90	2	215	286
" "	6B	U	104	97	.....	201	270
" "	7A	U	89	70	1	160	220
" "	7B	U	52	87	.....	139	207
" "	8A	U	27	67	10	104	144
" "	8B	U	96	56	.....	152	200
" "	9A	U	61	81	2	144	200
" "	9B	U	61	71	2	134	168
" "	10A	U	91	127	1	219	315
" "	10B	U	94	121	.....	215	301
Lauzon	11A	U	70	59	1	130	167
"	11B	U	86	75	.....	161	202
"	12A	U	102	66	1	169	212
"	12B	U	85	54	.....	139	182
"	13A	U	84	38	.....	122	166
"	13B	U	93	69	.....	162	198
"	14A	U	103	64	.....	167	204
"	14B	U	104	50	3	157	201
"	15A	U	116	103	11	230	273
"	15B	U	163	110	6	279	319
"	16A	U	121	88	1	210	275
"	16B	U	195	82	.....	277	340
"	17A	U	99	51	.....	150	191
"	17B	U	113	72	4	189	249
St-Joseph-de-Lévis	18	R	68	34	.....	102	112
St-David	19A	R	51	142	2	195	218
"	19B	R	63	116	.....	179	208
St-Louis-de-Pintendre	20A	R	65	143	2	210	248
" "	20B	R	84	54	.....	138	201
St-Télesphore	21	R	23	80	1	104	123
St-Romuald	22A	R	74	110	1	185	216
"	22B	R	68	97	1	166	201
"	23A	R	71	106	.....	177	223
"	23B	R	59	93	.....	152	207
"	24A	R	111	73	3	187	205
"	24B	R	112	51	5	168	214
"	25	R	167	71	.....	238	281
New Liverpool	26	R	121	57	.....	178	192
Chaudière Bassin	27	R	64	47	.....	111	131
Breakeyville	28	R	137	38	.....	175	225
"	29	R	80	76	2	158	198
Charny	30A	R	173	117	2	292	366
"	30B	R	139	46	1	186	238
"	30C	R	60	27	.....	87	125
"	31A	R	82	82	6	170	206
"	31B	R	82	46	.....	128	166
St-Jean-Chrysostôme	32	R	120	21	.....	141	192
"	33	R	147	72	2	221	292
St-Etienne-de-Lauzon	34	R	47	40	1	88	113
"	35	R	77	52	.....	129	164
St-Rédempteur	36	R	112	87	.....	199	253

LÉVIS—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	J. Etienne Dussault	Emile Fortin			
St-Nicholas	37	R	89	54	1	144	176
"	38	R	159	29	.....	188	230
" South (Sud)	39A	R	94	52	2	148	165
" "	39B	R	72	45	1	118	126
St-Lambert	40	R	161	55	4	220	344
"	41	R	71	31	.....	102	191
St-Henri Village	42	R	128	49	.....	177	236
" Parish (Paroisse)	43	R	47	45	.....	92	122
" "	44	R	142	40	1	183	260
Rivière-Boyer	45	R	193	31	.....	224	290
Lévis, Advance (Provisoire)	1	U	31	23	.....	54	
Charny, Advance (Provisoire)	2	R	51	23	.....	74	
Totals—Totaux	76	.....	7,127	5,838	88	13,053	16,481

Majority for / Majorité pour } **J. Etienne Dussault, 1,289.**

L'ISLET Population—1921, 17,859

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	J. Fernand Fafard	Joseph Adhémar Gagnon			
Bonsecours	1A	R	102	67	2	171	227
"	1B	R	92	47	.....	139	183
L'Islet	1	R	138	32	.....	170	223
"	2	R	64	54	.....	118	161
"	3A	R	169	47	.....	216	245
"	3B	R	113	37	1	151	172
St-Eugène	1A	R	73	74	3	150	181
"	1B	R	64	73	.....	137	184
"	2	R	154	51	.....	205	234
St-Cyrille	1	R	153	69	3	225	270
"	2A	R	98	67	1	166	208
"	2B	R	65	50	.....	115	140
"	3	R	34	29	.....	63	71
St-Marcel	1	R	114	71	.....	185	234
St-Adalbert	1	R	122	74	.....	196	255
St-Pamphile	1A	R	88	103	3	194	250
"	1B	R	88	69	.....	157	210
"	2	R	123	102	1	226	281
"	3	R	83	94	1	178	188
Ste-Perpétue	1	R	97	51	.....	148	223
"	1A	R	93	61	1	155	214
"	2A	R	100	33	1	134	162
"	2B	R	82	46	.....	128	165
"	3	R	106	22	.....	128	156
Tourville	1	R	123	132	.....	255	292
St-Damase	1	R	37	71	3	111	162
"	2	R	71	75	.....	146	169
St-Aubert	1	R	130	101	.....	231	272
"	2	R	59	177	.....	236	272
St-Jean-Port-Joli	1A	R	35	85	3	123	151
"	1B	R	47	93	1	141	168
"	2	R	80	136	1	217	268
"	3	R	71	112	4	187	239
"	4	R	46	91	2	139	165
St-Roch-des-Aulnaies	1A	R	102	48	2	152	210
" "	1B	R	97	70	.....	167	208
" "	2	R	79	57	.....	136	167
Ste-Louise	1	R	73	15	2	90	140
"	2	R	118	63	1	182	250
"	3	R	36	46	.....	82	111
Totals—Totaux	40	.....	3,619	2,795	36	6,450	8,081

Majority for / Majorité pour **J. Fernand Fafard, 824.**

LOTBINIÈRE. Population—1921, 21,837.

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Joseph Uldéric Paris.	Joseph Achille Verville.			
Ste-Croix Village	1	R	53	94		147	205
"	2	R	29	84	1	114	147
Ste-Croix Parish (Paroisse)	3	R	28	53		81	118
" "	4	R	40	109	1	150	179
" "	5	R	28	86	1	115	200
Lotbinière Parish (Paroisse)	6	R	168	58		226	299
" "	7	R	132	53		185	208
Lotbinière Village	8	R	157	58	2	217	291
Leclercville	9	R	61	78		139	142
"	9A	R	64	84		148	172
Ste-Emélie	10	R	158	68	1	227	279
Deschaillons Village	11	R	122	82	1	205	225
"	11A	R	91	55		146	203
Deschaillons Parish (Paroisse)	12	R	115	103		218	269
" "	13	R	52	49		101	116
St-Jacques de Parisville	14	R	51	95	1	147	158
" "	14A	R	83	59		142	169
Fortierville	15	R	83	96		179	214
Ste-Philomène-de-Fortierville	16	R	102	37		139	149
" "	17	R	44	120	2	166	189
Ste-Françoise-Romaine	18	R	30	43		73	87
Villeroy	19	R	58	122	1	181	226
St-Edouard	20	R	68	72		140	159
"	21	R	100	67		167	201
"	22	R	35	109	1	145	165
"	23	R	56	75		131	153
St-Flavien Village	24	R	5	186		191	219
St-Flavien Parish (Paroisse)	25	R	1	134		135	155
" "	26	R	9	233		242	289
St-Octave-de-Dosquet	27	R	65	121		186	262
Ste-Agathe Village	28	R	22	80		102	154
Ste-Agathe Parish (Paroisse)	29	R	17	11		28	71
" "	30	R	21	109		130	198
St-Sylvestre Village	31	R	24	58		82	125
St-Sylvestre Parish (Paroisse)	32	R	67	100		167	218
" "	33	R	60	69		129	216
St-Narcisse	34	R	55	66		121	209
"	34A	R	54	83		137	140
St-Giles	35	R	92	51	1	144	164
"	35A	R	104	34	1	139	170
St-Patrice	36	R	46	17		63	83
"	37	R	152	81		233	278
St-Agapitville	38	R	62	87		149	182
"	39	R	82	176		258	287
Francœur	40	R	100	110	1	211	270
St-Apollinaire	41	R	68	88	1	157	225
"	42	R	55	120		175	231
Notre-Dame-d'Issoudun	43	R	42	206		248	287
St-Antoine-de-Tilly	44	R	44	96		140	170
"	44A	R	32	89		121	180
"	45	R	36	76	1	113	158
Rivière-Henri	46	R	12	117		129	158
Val-Alain	47	R	10	43		53	105
Totals—Totaux	53		3,345	4,650	17	8,012	10,127

Majority for / Majorité pour **Joseph Achille Verville, 1,305.**

MATANE. Population—1921, 36,303.

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Nazaire Bégin.	Georges Léonidas Dionne.			
Capucins	1	R	21	104	1	126	141
Petit-Méchins	2	R	30	69	.....	99	144
Grand-Méchins	3	R	55	65	.....	120	185
Dalibaire	4	R	18	48	.....	66	70
Ruisseau-à-Sem	5	R	37	32	.....	69	104
Cap-à-la-Baleine	6	R	50	72	.....	122	152
Ste-Félicité	7	R	41	45	.....	86	149
"	8	R	38	58	.....	96	159
St-Denis	9	R	13	58	.....	71	106
Ste-Félicité	10	R	16	59	.....	75	120
St-Luc	11	R	74	51	.....	125	204
"	12	R	81	46	.....	127	174
Petite-Matane	13	R	15	99	4	118	154
Poncheville	14	R	19	42	.....	61	86
Matane Parish (Paroisse)	15	R	12	55	1	68	104
" "	16	R	31	82	.....	113	174
" "	17	R	28	38	.....	66	100
" "	18	R	14	54	1	69	92
Matane Village	19	R	17	76	.....	93	121
"	20	R	40	110	.....	150	188
"	21	R	62	73	.....	135	183
"	22	R	82	49	.....	131	210
"	23	R	95	140	.....	235	346
"	24	R	60	110	.....	170	289
"	25	R	45	128	.....	173	265
Dufaultville	26	R	15	9	.....	24	42
St-Léandre	27	R	75	87	.....	162	200
St-Ulric Parish (Paroisse)	28	R	56	58	.....	114	148
" "	29	R	17	117	.....	134	190
St-Ulric Village	30	R	42	75	.....	117	184
"	31	R	26	45	.....	71	110
"	32	R	21	71	1	93	126
Baie-des-Sables	33	R	50	62	.....	112	142
"	34	R	47	145	.....	192	277
"	35	R	36	106	2	144	176
"	36	R	18	106	1	125	157
Métis Beach	37	R	89	24	.....	113	158
Petit-Métis	38	R	64	73	1	138	173
St-Octave	39	R	90	46	.....	136	192
"	40	R	58	60	2	120	152
Grand-Métis	41	R	58	46	.....	104	158
Price	42	R	51	49	.....	100	176
"	43	R	36	58	.....	94	166
"	44	R	47	125	.....	172	281
"	45	R	64	118	.....	182	304
Padoue	46	R	42	81	5	128	165
"	47	R	48	31	.....	79	148
Ste-Jeanne-d'Arc	48	R	22	51	1	74	88
"	49	R	13	61	.....	74	106
St-Damase	50	R	31	56	.....	87	123
"	51	R	35	86	.....	121	175
"	52	R	42	35	1	78	126
St-Moïse-Village	53	R	62	89	4	155	197
"	54	R	42	85	1	128	143
St-Moïse Parish (Paroisse)	55	R	57	58	.....	115	184
" "	56	R	37	55	.....	92	145
Sayabec Parish (Paroisse)	57	R	12	41	.....	53	60
" "	58	R	47	61	.....	108	179
" "	59	R	23	37	.....	60	82
Sayabec Village	60	R	51	121	.....	172	214
"	61	R	43	96	.....	139	176
"	62	R	47	82	1	130	173
"	63	R	39	65	.....	104	134
"	64	R	66	100	.....	166	223

MATANE.—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Nazaire Bégin.	Georges Léonidas Dionne.			
Val-Brillant	65	R	29	49	4	82	264
"	66	R	24	52	.....	76	183
St-Pierre-du-Lac	67	R	29	43	.....	72	226
"	68	R	16	42	.....	58	155
St-Vianney	69	R	27	132	2	161	306
Ste-Paula	70	R	12	40	4	56	66
St-Cléophas	71	R	52	64	.....	116	158
Blais	72	R	29	70	3	102	165
Lac-Pit	73	R	13	33	1	47	83
Amqui Village	74	R	33	126	.....	159	198
"	75	R	19	111	2	132	175
"	76	R	5	139	.....	144	168
Amqui Parish (Paroisse)	77	R	51	90	1	142	231
" "	78	R	10	78	.....	88	118
" "	79	R	19	168	.....	187	226
St-Zénon	80	R	4	135	.....	139	167
St-Léon	81	R	16	146	1	163	249
"	82	R	28	85	1	114	164
"	82A	R	16	75	3	94	138
St-Edmond	83	R	14	46	.....	60	80
"	84	R	31	90	.....	121	187
Lac-au-Saumon	85	R	79	131	4	214	279
"	86	R	60	98	.....	158	204
"	87	R	95	118	4	217	248
Albertville	88	R	53	92	.....	145	227
Ste-Marguerite-Marie	89	R	5	79	1	85	125
Causapscal	90	R	25	69	.....	94	143
"	91	R	48	61	3	112	168
"	92	R	19	174	.....	193	285
"	93	R	28	64	.....	92	153
"	94	R	31	107	.....	138	189
Ste-Florence	95	R	46	80	.....	126	139
"	96	R	48	79	1	128	185
Matane Advance (Provisoire)	.....	R	0	1	.....	1	
Totals—Totaux	98	.....	3,727	8,880	62	12,669	16,425

Majority for / Majorité pour } **Georges Léonidas Dionne, 5,153.**

MEGANTIC Population—1921, 33,633

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Camille Roberge	Eusèbe Roberge			
Thetford Mines	1A	U	48	149	4	201	275
"	1B	U	49	143	.....	192	250
"	2A	U	39	158	.....	197	253
"	2B	U	32	170	3	205	269
"	3A	U	50	181	5	236	292
"	3B	U	50	206	2	258	328
"	4	U	55	145	.....	200	216
"	5A	U	44	124	.....	168	211
"	5B	U	29	94	2	125	155
"	6	U	53	127	1	181	253
"	7	U	44	154	1	199	230
"	8A	U	44	86	.....	130	198
"	8B	U	32	131	.....	163	208
"	9A	U	48	106	.....	154	220
"	9B	U	55	86	.....	141	163
Black Lake	10	R	18	42	1	61	65
"	11	R	48	149	3	198	235
"	12A	R	46	110	4	160	189
"	12B	R	31	103	.....	134	137
"	13	R	39	118	.....	157	218
Sacré-Cœur-de-Marie	14	R	27	97	5	129	248
" "	15	R	37	70	.....	107	152
St-Antoine-de-Pontbriand	16A	R	44	60	.....	104	162
" "	16B	R	14	62	.....	76	130
Amiante	17	R	43	95	.....	138	149
St-Pierre-Baptiste	18	R	62	85	.....	147	223
" "	19	R	26	49	.....	75	140
Halifax North (Nord)	20	R	83	142	.....	225	213
" "	21	R	54	73	1	128	202
Notre-Dame-de-Lourdes	22A	R	15	120	1	136	158
" "	22B	R	32	88	.....	120	132
Somerset North (Nord)	23	R	44	114	1	159	190
" "	24	R	34	99	3	136	163
Laurierville	25	R	59	108	4	171	202
Nelson	26	R	18	45	.....	63	154
Plessisville	27A	R	65	212	3	280	408
"	27B	R	26	112	.....	138	191
"	28	R	44	132	.....	176	265
"	29	R	84	116	.....	200	321
Somerset South (Sud)	30	R	41	141	.....	182	233
" "	31	R	56	100	2	158	208
Leeds	32	R	132	29	.....	161	272
"	33A	R	50	53	.....	103	199
"	33B	R	45	36	1	82	185
"	34	R	41	40	1	82	132
Leaset A-L	35	R	35	112	.....	147	237
" M-Z	35	R	45	48	.....	93	134
Inverness Village	36	R	44	24	.....	68	103
" Township	37	R	58	19	1	78	154
" "	38	R	61	63	.....	124	214
" "	39	R	92	33	2	127	288
Lyster Station	40	R	63	73	3	139	227
Ste-Anastasie	41	R	39	59	.....	98	235
"	42A	R	46	67	.....	113	210
"	42B	R	11	35	.....	46	75
"	43	R	19	41	.....	60	111
Bernierville	44A	R	57	81	.....	138	187
"	44B	R	17	50	1	68	103
"	45	R	33	45	.....	78	142
"	46	R	46	71	1	118	170
"	47	R	34	104	1	139	189
North Ireland	48	R	72	78	1	151	250
"	49	R	21	82	.....	103	164
"	50	R	68	23	1	92	157

MÉGANTIC—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Camille Roberge	Eusèbe Roberge			
Robertsonville	51A	R	58	68	.....	126	153
"	51B	R	48	50	.....	98	126
South Ireland	52	R	55	99	2	156	247
"	53	R	77	48	.....	125	205
" Vimy Ridge	54	R	16	17	.....	33	34
Coleraine	55	R	52	76	.....	128	186
" Crabtree	56	R	16	65	2	83	132
Thetford South (Sud)	57	R	30	92	5	127	187
Totals—Totaux	72	.....	3,243	6,483	68	9,794	14,017

Majority for / Majorité pour **Eusèbe Roberge, 3,240.**

MONTMAGNY Population—1921, 21,997

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Armand Lavergne	Léo Kemner Laflamme			
Montmagny	1	R	143	100	.....	243	350
"	1A	R	95	98	2	195	242
"	2	R	92	65	1	158	184
"	2A	R	66	94	.....	160	185
"	3	R	72	45	2	119	127
"	3A	R	107	48	.....	155	205
"	4	R	70	77	1	148	178
"	4A	R	82	73	7	162	202
"	5	R	60	45	.....	105	128
Cap-St-Ignace	1	R	95	66	.....	161	189
"	1A	R	60	60	.....	120	346
"	2	R	75	132	.....	207	300
"	3	R	114	78	3	195	228
"	4	R	123	22	1	146	170
"	4A	R	76	35	1	112	152
"	5	R	79	47	.....	126	313
"	5A	R	69	43	.....	112	143
Grosse-Ile	1	R	10	21	.....	31	40
St-Pierre	1	R	72	81	6	159	200
"	1A	R	68	98	.....	166	212
"	2	R	102	55	.....	157	187
St-François	1	R	45	108	.....	153	177
"	1A	R	46	133	2	181	203
"	2	R	31	127	.....	158	199
"	2A	R	30	93	.....	123	156
Berthier	1	R	83	82	.....	165	206
"	2	R	64	161	5	230	316
St-Thomas	1	R	88	68	.....	156	197
"	1A	R	81	81	1	163	190
"	2	R	100	63	1	164	194
"	2A	R	102	85	.....	187	204
"	3	R	83	73	.....	156	191
"	3A	R	98	82	.....	180	421
"	4	R	18	79	1	98	128
Ile-aux-Grues	1	R	60	80	.....	140	173
"	1A	R	22	5	.....	27	26
Notre-Dame-du-Rosaire	1	R	144	120	7	271	297
Ste-Euphémie	1	R	91	142	.....	233	273
St-Paul	1	R	72	111	2	185	211
"	1A	R	61	106	2	169	186
"	2	R	68	126	4	198	220
Ste-Appolline	1	R	107	49	.....	156	189
"	1A	R	61	48	2	111	139
St-Juste	1	R	42	57	5	104	147
"	2	R	50	136	.....	186	259
St-Fabien-de-Panet	1	R	56	113	1	170	243
"	2	R	19	66	.....	85	99
Ste-Lucie	1	R	52	68	.....	120	129
Lac Frontier	1	R	78	64	.....	142	158
"	1A	R	64	76	3	143	163
Totals—Totaux	50	.....	3,646	3,985	60	7,691	9,975

Majority for / Majorité pour } **Léo Kemner Laflamme, 339.**

NICOLET. Population—1921, 29,695.

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Charles Bourgeois.	Joseph Félix Descoteau			
Ste-Sophie-de-Lévrand	1	R	21	168	.....	189	234
"	2	R	43	121	.....	164	208
"	2A	R	45	83	1	129	174
St-Pierre-les-Becquets....A-K	3	R	34	93	1	128	150
" .....L-Z	3	R	47	124	1	172	209
"	4	R	49	94	.....	143	183
Ste-Cécile-de-Lévrand.....A-K	5	R	33	74	.....	107	134
" .....L-Z	5	R	41	109	2	152	190
Ste-Marie-de-Blandford	6	R	8	53	.....	61	71
"	7	R	64	102	5	171	228
Lemieux	8	R	34	84	2	120	160
Gentilly Parish (Paroisse)	9	R	72	155	3	230	273
" "	10	R	68	144	1	213	286
" "	11	R	81	70	.....	151	213
Ste-Angèle-de-Laval	12	R	55	154	.....	209	253
"	13	R	21	34	.....	55	62
Bécancourt, Parish (Paroisse)..	14	R	31	96	.....	127	157
" "	15	R	60	90	.....	150	177
" "	16	R	58	57	.....	115	175
Ste-Gertrude	17	R	82	47	.....	129	156
"	18	R	27	77	1	105	129
" .....A-K	19	R	55	40	.....	95	132
" .....L-Z	19	R	81	89	2	172	211
St-Sylvère	20	R	109	120	1	230	285
"	21	R	43	45	.....	88	120
"	22	R	44	58	.....	102	138
St-Grégoire	23	R	56	118	.....	174	256
"	24	R	18	119	3	140	219
"	25	R	24	53	.....	77	114
St-Célestin	26	R	56	111	.....	167	212
"	27	R	79	58	.....	137	171
"	28	R	34	66	1	101	131
St-Wenceslas.....A-K	29	R	40	91	6	137	173
" .....L-Z	29	R	21	128	.....	149	183
"	30	R	23	57	1	81	88
"	31	R	25	36	.....	61	96
"	32	R	47	72	.....	119	144
Ste-Eulalie	33	R	40	66	.....	106	148
"	34	R	76	54	.....	130	167
"	35	R	48	50	.....	98	126
St-Samuel	36	R	77	56	.....	133	192
St-Léonard	37	R	47	93	.....	140	157
"	38	R	23	68	1	92	98
"	39	R	74	94	.....	168	191
Ste-Brigitte-des-Saults	40	R	107	49	.....	156	186
" "	41	R	80	93	.....	173	217
Ste-Perpétue	42	R	66	64	.....	130	177
"	43	R	91	117	.....	208	288
Ste-Monique	44	R	52	150	.....	202	251
"	45	R	48	114	.....	162	214
"	46	R	70	119	.....	189	237
Nicolet	47	R	37	27	.....	64	78
"	48	R	34	88	.....	122	165
"	49	R	108	82	.....	190	230
" .....A-K	50	R	81	64	2	147	186
" .....L-Z	50	R	93	61	.....	154	211
" .....A-K	51	R	79	101	9	189	216
" .....L-Z	51	R	63	52	.....	115	128
"	52	R	93	92	2	187	252
LaRochelle	53	R	69	157	.....	226	295
Anaville	54	R	34	56	.....	90	134
Gentilly Village	55	R	67	165	1	233	300
De Villers Village	56	R	69	54	.....	123	158
Bécancourt Village	57	R	48	82	4	134	162
Laval Village	58	R	54	178	2	234	306

NICOLET.—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Charles Bourgeois.	Joseph Félix Descoteaux			
St-Joseph de Blandford	59	R	44	180	1	225	265
Précieux-Sang	60	R	23	168	.....	191	247
St-Léonard-d'Acton.....A-K	61	R	41	116	.....	157	179
" .....L-Z	61	R	24	88	4	116	127
St-Raphaël	62	R	52	143	1	196	226
Manseau	63	R	41	166	2	209	211
Totals—Totaux	71	.....	3,782	6,597	60	10,439	13,220

Majority for / Majorité pour } **Joseph Félix Descoteaux, 2,815.**

PONTIAC Population—1921, 45,682

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Frank S. Cahill	Lucien Alfred Ladouceur			
Aldfield	1	R	128	18		146	217
"	1A	R	88	0		88	141
Onslow North (Nord)	2	R	81	56		137	174
" "	3	R	77	2		79	98
Quyon....A-K	4	R	73	64	2	139	196
"....L-Z	4A	R	99	45	3	147	389
Onslow South (Sud)	5	R	36	42		78	174
" "	6	R	49	158		207	264
Bristol	7	R	55	132		187	271
"	8	R	56	62		118	160
"	9	R	86	37		123	136
"	10	R	76	70		146	238
"	11	R	15	81		96	119
Clarendon....A-K	11A	R	5	65		70	163
"....L-Z	11A	R	21	62	2	85	192
"	12	R	16	156	1	173	319
"	12A	R	10	138		148	213
"	13	R	18	127		145	231
"	14	R	8	62	1	71	86
" North (Nord)	14	R	9	74	1	84	133
Shawville	15	R	26	171		197	253
"	16	R	25	162	2	189	285
Portage-du-Fort	17	R	36	110	1	147	192
Bryson	18	R	53	18		71	127
Campbell's Bay....A-Mc	19	R	134	134		268	333
"....N-Z	19A	R	51	61		112	140
Calumet Island	20	R	104	50		154	294
"	21	R	70	41		111	142
"	22	R	40	25		65	87
"	23	R	30	18	1	49	60
Litchfield	24	R	25	23		48	49
"	25	R	4	34		38	61
"	26	R	178	7	2	187	272
"	27	R	92	16		108	177
"	28	R	42	54		96	154
Fort Coulonge	38A	R	83	57	1	141	215
"	38	R	151	80		231	296
Leslie, part Litchfield	31	R	147	87	5	239	262
" "	31A	R	65	16		81	109
Huddersfield, part Clapham	32	R	14	35	1	50	58
Thorne	32	R	42	75		117	252
"	33	R	9	73		82	145
Mansfield	39	R	84	24		108	168
"	39A	R	68	18	2	88	161
" and Pontefract	40	R	128	53	3	184	269
Waltham and Bryson	41	R	70	74		144	219
Chapeau	42	R	103	31		134	187
Allumette Island	43	R	84	32	1	117	166
"	44	R	114	8		122	164
"	44A	R	78	16		94	143
"	45	R	60	10		70	135
"	45A	R	98	8		106	197
Chichester, South part (Partie Sud)	46	R	104	29		133	241
Chichester, North part (Partie Nord)	46A	R	63	28	1	92	128
Sheen and Esher	47	R	85	37	2	124	203
Malakoff	48	R	64	11		75	104
Alleyn and Cawood	38	R	23	75		98	184
Dorion	49	R	102	18	1	121	150
Church	50	R	25	2	1	28	38
TEMISKAMINGUE							
Ville-Marie	46	R	162	27	6	195	249
"	47	R	112	16		128	164

PONTIAC—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Frank S. Cahill	Lucien Alfred Ladouceur			
TEMISKAMINGUE—*Con.*							
Duhamel West (Ouest)	48	R	118	37		155	237
Guérin	49	R	136	23		159	292
Latulippe	50	R	72	13		85	135
Nedelec, South part (Partie Sud)	51	R	131	34		165	217
Nedelec North part (Partie, Nord)	52	R	172	15	1	188	222
Notre-Dame de Lourdes							
Notre-Dame de Lorrainville	53	R	173	43		216	292
" "	54	R	151	30		181	257
Notre-Dame des Quinze	55	R	82	43		125	156
Fuguerville	56	R	102	41		143	343
Guigues	57	R	110	38	1	149	348
"	57A	R	108	41		149	181
"	58	R	73	15		88	105
"	59	R	70	6		76	94
Fâbre	60	R	96	47	3	146	228
"	60A	R	80	30		110	166
St-Eugène de Guigues	61	R	122	38		160	263
St-Isidore de la Laverlochère	62	R	80	18		98	154
" "	63	R	112	21		133	184
Bearn, St-Placide	64	R	135	56		191	291
Angliers	65	R	96	26	2	124	194
Rouyn No. 1	66	R	100	41	2	143	353
" No. 1 A	66	R	76	34		110	255
" No. 2	67	R	65	34		99	220
" No. 2A	67	R	63	36	2	101	249
" No. 3	68	R	52	49		101	141
" No. 3A	68	R	11	14		25	241
" Camp No. 4	69	R	30	14		44	298
" Duprat bridge No. 5	70	R	17	11	1	29	189
" Duprat bridge No. 5A	70	R	30	12		42	165
" Landing	71	R	50	13	1	64	74
" No. 7	72	R	17	17	4	38	173
" No. 7A	72	R	8	12		20	149
Kippewa	1B	R	27	6		33	74
Hunter Point	2B	R	18	20		38	87
Témiskamingue	4B	R	102	78	5	185	266
"	5B	R	70	72	4	146	228
"	6B	R	97	54		151	236
"	7B	R	76	64	1	141	217
"	8B	R	49	43	2	94	155
ABITIBI							
La Reine	1	R	130	100		230	301
"	2	R	113	43		156	212
" Ste-Jeanne d'Arc	3	R	67	58		125	155
" St-Côme	3A	R	54	36		90	110
" Dupuy	4	R	101	71		172	260
" "	5	R	86	27		113	172
La Sarre	6	R	120	28	3	151	278
"	7	R	176	30	13	219	321
"	8	R	142	40	2	184	286
"	9	R	64	17		81	134
"	9A	R	56	3		59	140
" Palmorale	10	R	83	47	1	131	262
Royal Roussillon Makamik	11	R	51	21		72	315
" "	12	R	89	36		125	378
Makamik Village	13	R	122	40	3	165	228
"	14	R	161	35	1	197	298
Ste-Rose Poularies	15	R	108	27		135	288
Authier	16	R	128	19		147	269

PONTIAC—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Frank S. Cahill	Lucien Alfred Ladouceur			
ABITIBI—*Con.*							
Taschereau	17	R	133	45	1	179	267
"	17	R	122	29	.....	151	239
Launay	18	R	56	7	.....	63	135
Villemontel	19	R	100	52	.....	152	263
"	20	R	38	28	.....	66	118
Pressiac, Amos	22	R	41	36	.....	77	125
"	22A	R	76	26	2	104	163
Varsan, Amos	23	R	134	42	.....	176	250
Amos	24	R	125	55	3	183	289
Figuery	24A	R	109	55	1	165	201
Amos Village	25	R	99	76	5	180	249
"	26	R	115	62	.....	177	238
Harricana River	27	R	53	12	.....	65	117
La Motte	28	R	46	50	2	98	189
"	29	R	95	18	.....	113	167
Landrienne	30	R	94	65	.....	159	224
Barante	31	R	153	53	5	211	349
Lamonrandière	31A	R	36	9	.....	45	59
Belcourt	33	R	102	39	5	146	273
Sanneterre	34	R	102	29	1	132	176
"	34A	R	86	32	.....	118	194
Doucet and Monet	35	R	56	1	.....	57	130
Doskelanes	37	R	61	39	2	102	202
Lac Makimik	12	R	31	14	.....	45	162
Lac Lois	17	R	21	15	.....	36	121
Totals—Totaux	143	.....	11,166	6,121	119	17,406	28,583

Majority for / Majorité pour } **Frank S. Cahill, 5,045.**

PORTNEUF. Population—1921, 34,452.

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Michel Siméon Délisle.	Herment (alias Armand) Marcotte.			
St-Raymond Parish (Paroisse).	1	R	82	95	4	181	265
" "	2	R	45	156	.....	201	247
" "	3	R	28	97	.....	125	168
" "	3A	R	28	89	.....	117	171
" "	4	R	16	79	.....	95	151
St-Raymond Village.....	5	R	71	121	.....	192	290
"	6	R	83	132	.....	215	298
"	7	R	83	101	1	185	261
Canton Bois.....	8	R	114	88	2	204	315
St-Léonard-de-Port-Maurice...	9	R	50	43	.....	93	167
" " ...	9A	R	35	82	1	118	198
St-Gilbert.....	10	R	71	86	.....	157	195
St-Casimir Village.....	11	R	99	50	.....	149	156
"	11A	R	54	29	1	84	144
"	12	R	97	131	1	229	278
St-Casimir Parish (Paroisse)...	13	R	68	59	.....	127	206
" " ..	14	R	71	30	.....	101	152
St-Casimir East (Est).....	15	R	55	28	.....	83	195
" " ...	15A	R	57	54	.....	111	167
Ste-Christine.....	16	R	66	74	.....	140	210
Grondines Village.....	17	R	94	97	3	194	240
Grondines Parish (Paroisse)...	18	R	30	32	.....	62	84
" " ...	19	R	17	45	1	63	76
" " ...	20	R	48	59	.....	107	126
St-Thuribe.....	21	R	54	100	.....	154	204
"	21A	R	47	36	5	88	119
St-Alban Parish (Paroisse).....	22	R	72	14	.....	86	133
" "	23	R	42	49	.....	91	149
" "	24	R	46	63	.....	109	133
St-Alban Village.....	25	R	76	30	1	107	149
"	25A	R	61	28	.....	89	118
Pont Rouge Village.....	26	R	141	40	.....	181	226
"	26A	R	115	23	.....	138	179
"	27	R	171	46	.....	217	269
Pont Rouge, Ste-Jeanne de Neuville.....	28	R	94	71	.....	165	198
" "	29	R	173	13	1	187	228
St-Rémi.....	30	R	103	53	.....	156	189
"	30A	R	72	47	1	120	156
"	31	R	85	28	4	117	165
St-Ubald Parish (Paroisse)....	32	R	69	69	.....	138	177
" "	33	R	63	77	.....	140	206
St-Ubald Village.....	34	R	65	76	.....	141	190
Cap Santé.....	35	R	90	26	.....	116	176
"	35A	R	83	24	.....	107	162
"	36	R	81	55	.....	136	191
St-Bazile.....	37	R	43	170	9	222	293
"	37A	R	19	170	.....	189	214
"	38	R	67	70	.....	137	161
"	39	R	19	196	.....	215	289
"	40	R	18	87	.....	105	159
Deschambault.....	41	R	103	46	12	161	231
"	41A	R	115	47	.....	162	227
"	42	R	160	65	.....	225	288
Ste-Catherine.....	43	R	119	18	1	138	222
"	43A	R	22	15	.....	37	101
"	44	R	29	35	.....	64	157
Notre-Dame-des-Anges.....	45	R	92	60	.....	152	239
" "	46	R	48	10	.....	58	84
" "	47	R	40	24	.....	64	94
Portneuf Village.....	48	R	162	32	5	199	242
"	48A	R	166	23	3	192	244
Portneuf Parish (Paroisse).....	49	R	86	72	.....	158	212
" "	49A	R	127	88	1	216	256

PORTNEUF.—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Michel Siméon Délisle.	Herment (alias Armand) Marcotte.			
St-Marc-des-Carrières	50	R	26	22	.....	48	61
"	51	R	115	99	.....	214	248
"	52	R	114	69	.....	183	231
"	53	R	105	117	.....	222	261
LaTuque	54	U	61	70	.....	131	188
"	54A	U	70	52	4	126	180
"	55	U	121	75	2	198	292
"	56	U	113	65	1	179	261
"	57	U	111	60	.....	171	242
"	58	U	57	60	1	118	178
"	58A	U	59	63	.....	122	192
"	59	U	76	86	.....	162	250
"	60	U	117	84	.....	201	310
"	60A	U	79	66	.....	145	216
"	61	U	19	24	.....	43	143
Lac-à-Beauce	62	R	20	23	.....	43	65
Lac-Chat	63	R	21	18	.....	39	84
La-Croche	64	R	61	16	1	78	134
La-Rivière-au-Rat	65	R	4	27	.....	31	47
Fitzpatrick	66	R	28	15	.....	43	95
Flammand	67	R	15	6	.....	21	44
Windigo	68	R	44	6	.....	50	121
Vandry	69	R	17	1	.....	18	35
Saumaur	70	R	19	6	1	26	48
Montauban-les-Mines	71	R	68	52	.....	120	181
"	71A	R	68	37	.....	105	148
Totals—Totaux	89	.....	6,308	5,272	67	11,647	16,445

Majority for / Majorité pour } **Michel Siméon Délisle, 1,036.**

QUEBEC-MONTMORENCY. Population—1921, 31,000.

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Charles Napoléon Dorion.	Henri Edgar Lavigueur.			
Ange-Gardien	1	R	103	103	2	208	252
"	2	R	99	127	1	227	298
Ancienne-Lorette	1	R	80	129	.....	209	453
"	1A	R	96	75	3	174	
"	2	R	127	105	.....	232	428
"	2A	R	104	78	.....	182	
"	3	R	22	140	1	163	501
"	3A	R	28	154	1	183	
Beauport Town (Ville)	1	R	76	92	.....	168	504
" "	1A	R	80	114	3	197	
" "	2	R	70	63	.....	133	383
" "	2A	R	85	81	2	168	
" "	3	R	69	81	1	151	436
" "	3A	R	66	102	1	169	
Beauport Parish (Paroisse)	1	R	56	74	5	135	258
" "	2	R	20	51	2	73	215
Beauport East (Est)	1	R	61	123	.....	184	222
Boischatel	1	R	75	71	3	149	335
"	2	R	76	74	.....	150	
Courville	1	R	97	112	.....	209	298
"	2	R	141	109	3	426	426
"	2A	R	71	84	.....	426	
Charlesbourg Village	1	R	56	97	3	156	379
"	1A	R	50	80	.....	130	
Charlesbourg Parish (Paroisse)	2	R	58	51	.....	109	328
" "	2A	R	79	51	.....	130	
Charlesbourg— St. Joseph Parish (Paroisse)	1	R	64	155	.....	219	273
St. Pierre Parish (Paroisse)	2	R	72	71	1	144	217
Charlesbourg East (Est)	1	R	76	33	.....	109	141
Giffard	1	R	74	98	.....	172	371
"	1A	R	82	64	.....	146	
"	2	R	41	97	3	141	418
"	2A	R	53	118	.....	171	
Laval	1	R	69	110	5	184	214
St-Ambroise, St-Emile	1	R	203	78	1	282	329
St-Ambroise, St-Claude	1	R	85	147	.....	232	331
St-Ambroise, L'Orme	1	R	74	70	2	146	381
"	2	R	100	77	.....	177	
Loretteville	1	R	67	80	2	149	412
"	1A	R	95	74	.....	169	
"	2	R	67	61	.....	128	330
"	2A	R	63	64	.....	127	
"	3	R	106	67	.....	173	551
"	3A	R	113	72	.....	185	
Lac Beauport	1	R	44	64	5	113	111
St-Gérard	1	R	67	89	.....	156	365
"	1A	R	46	67	.....	113	
Notre-Dame-des-Laurentides	1	R	74	122	2	198	300
Notre-Dame-des-Laurentides, (Lac St-Charles)	2	R	123	76	.....	199	212
Ste-Petronille I. O	1	R	83	93	.....	176	211
St-Francois I. O	1	R	58	78	.....	136	202
Ste-Famille I. O	1	R	45	98	.....	143	300
"	2	R	51	79	1	131	
St-Pierre I. O	1	R	141	77	1	219	259
St-Jean	1	R	60	128	.....	188	391
"	2	R	30	58	.....	88	
St-Laurent	1	R	79	49	.....	128	354
"	2	R	56	87	1	144	
St-Gabriel, Valcartier East (Est)	1	R	59	53	.....	112	149
St-Gabriel, Valcartier West (Ouest)	1	R	54	62	2	118	153
Stoneham	1	R	74	119	4	197	268

QUEBEC-MONTMORENCY.—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Charles Napoléon Dorion.	Henri Edgar Lavigueur.			
Tewkesbury	1	R	15	79	.....	94	136
St-Grégoire	1	R	146	167	2	315	606
"	1A	R	92	112	2	206	
"	2	R	82	108	.....	190	404
"	2A	R	56	79	8	143	
"	3	R	106	185	.....	291	657
"	3A	R	129	152	.....	281	
St-Michel-Archange	1	R	25	67	.....	92	135
Lac Edouard	1	R	23	128	1	152	209
Totals—Totaux	70	.....	5,267	6,433	74	11,774	15,106

Majority for / Majorité pour — Henri Edgar Lavigueur, 1,166.

QUEBEC EAST Population—1921, 40,722

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Hon. Ernest Lapointe	Pierre Audet			
QUEBEC CITY (CITÉ)							
St-J.-Bte. Ward (Quartier)	1	U	92	66	1	159	201
" "	1A	U	96	49	2	147	183
" "	2	U	87	45	.....	132	162
" "	2A	U	97	43	.....	140	165
" "	3	U	89	36	.....	125	161
" "	3A	U	85	47	.....	132	159
" "	4	U	116	78	1	195	219
" "	4A	U	91	60	.....	151	189
" "	5	U	134	79	2	215	256
" "	5A	U	109	62	.....	171	197
" "	6	U	82	79	.....	161	203
" "	6A	U	105	53	.....	158	193
" "	7	U	94	63	.....	157	183
" "	7A	U	96	54	2	152	180
" "	8	U	75	64	.....	139	163
" "	8A	U	78	44	1	123	145
" "	9	U	51	55	.....	106	129
" "	9A	U	66	37	.....	103	122
" "	10	U	122	73	.....	195	225
" "	10A	U	100	60	1	161	190
" "	11	U	110	80	1	191	226
" "	11A	U	83	48	.....	131	142
" "	12	U	93	49	.....	142	168
" "	12A	U	67	71	.....	138	160
" "	13	U	103	89	1	193	227
" "	14	U	73	31	.....	104	136
" "	14A	U	61	36	.....	97	128
St-Roch Ward (Quartier)	15	U	107	62	1	170	226
" "	15A	U	113	61	1	175	219
" "	16	U	69	64	5	138	191
" "	16A	U	80	63	.....	143	183
" "	17	U	85	47	.....	132	187
" "	17A	U	99	60	.....	159	200
" "	18	U	90	48	9	147	183
" "	18A	U	88	48	2	138	159
" "	19	U	68	51	.....	119	161
" "	19A	U	48	65	.....	113	146
" "	20	U	95	82	1	178	220
" "	20A	U	80	49	.....	129	192
" "	21	U	58	60	.....	118	149
" "	21A	U	74	36	.....	110	157
" "	22	U	83	69	.....	152	203
" "	22A	U	94	56	.....	150	192
" "	23	U	78	41	.....	119	159
" "	23A	U	57	67	.....	124	145
" "	24	U	68	50	2	120	144
" "	24A	U	86	55	.....	141	161
" "	25	U	85	52	.....	137	173
" "	25A	U	76	67	.....	143	178
" "	26	U	68	41	.....	109	147
" "	26A	U	59	36	.....	95	239
" "	27	U	97	55	1	153	208
" "	27A	U	85	63	.....	148	193
" "	28	U	129	74	.....	203	251
" "	28A	U	94	80	2	176	232
" "	29	U	66	58	.....	124	171
" "	29A	U	94	50	2	146	183
" "	30	U	100	75	2	177	217
" "	30A	U	75	70	.....	145	183
" "	31	U	125	60	1	186	243
" "	31A	U	115	63	.....	178	230
" "	32	U	81	56	2	139	201
" "	32A	U	118	64	1	183	221

QUEBEC EST—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Hon. Ernest Lapointe	Pierre Audet			
QUEBEC CITY (CITÉ)—*Con.*							
St-Roch Ward (Quartier)	33	U	85	51	.....	136	174
" "	33A	U	97	55	1	153	199
" "	34	U	95	70	1	166	196
" "	34A	U	97	52	2	151	283
" "	35	U	85	95	2	182	225
" "	35A	U	64	55	.....	119	144
" "	36	U	58	64	.....	122	160
" "	36A	U	69	65	2	136	180
" "	37	U	91	54	1	146	174
" "	37A	U	94	61	1	156	191
Limoilou Ward (Quartier)	38	U	69	56	.....	125	159
" "	38A	U	65	53	.....	118	156
" "	39	U	89	42	5	136	171
" "	39A	U	91	65	.....	156	197
" "	40	U	62	70	.....	132	189
" "	40A	U	88	50	2	140	178
" "	41	U	87	59	.....	146	182
" "	41A	U	70	42	.....	112	166
" "	42	U	130	70	.....	200	239
" "	42A	U	109	69	.....	178	245
" "	43	U	81	58	2	141	179
" "	43A	U	81	55	.....	136	188
" "	44	U	49	73	.....	122	150
" "	44A	U	33	73	.....	106	138
" "	45	U	92	44	3	139	178
" "	45A	U	87	61	.....	148	182
" "	46	U	102	70	4	176	225
" "	46A	U	83	74	.....	157	198
" "	47	U	80	77	1	158	208
" "	47A	U	107	79	5	191	239
" "	48	U	85	76	.....	161	212
" "	48A	U	99	85	.....	184	220
" "	49	U	99	59	1	159	210
" "	49A	U	96	60	1	157	207
" "	50	U	116	63	3	182	217
" "	50A	U	111	42	2	155	183
Stadacona	51	U	123	67	.....	190	248
"	51A	U	112	68	1	181	215
"	52	U	74	52	.....	126	155
"	52A	U	69	37	6	112	133
"	53	U	71	51	2	124	151
"	53A	U	64	68	.....	132	151
"	54	U	79	89	1	169	200
"	54A	U	76	74	.....	150	184
Quebec East (Est) Advance (Provisoire)	.....	U	64	36	.....	100	
Totals—Totaux	108	.....	9,370	6,438	93	15,901	20,038

Majority for / Majorité pour **L'Honorable Ernest Lapointe, 2,932.**

QUEBEC SOUTH Population—1921, 25,875.

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Adolphe Chevalier.	John Skillman O'Meara.	Charles Gavan Power.			
Quebec City (Cité)	1	U	2	44	68	5	119	188
"	1A	U	3	31	69	2	105	131
"	2	U	7	61	55	5	128	175
"	2A	U	2	69	43	1	115	170
"	3	U	13	67	105	2	187	285
"	3A	U	7	72	84	3	166	258
"	4	U	7	82	95	.....	184	275
"	4C	U	10	59	66	3	138	173
"	4CA	U	2	48	64	.....	114	150
"	5	U	24	40	89	.....	153	173
"	5A	U	22	37	92	.....	151	175
"	6	U	17	103	77	.....	197	272
"	6A	U	15	86	79	.....	180	283
"	6B	U	7	94	66	.....	167	226
"	7	U	9	79	99	5	192	265
"	7A	U	8	92	86	.....	186	280
"	8	U	6	67	80	5	158	208
"	8A	U	8	57	83	1	149	195
"	8B	U	11	74	72	4	161	212
"	9	U	13	48	76	.....	137	200
"	9A	U	10	65	81	13	169	228
"	10	U	13	60	104	.....	177	238
"	10A	U	20	54	70	1	145	210
"	11	U	12	68	80	1	161	220
"	11A	U	7	75	79	.....	161	235
"	12	U	28	65	88	.....	181	228
"	12A	U	19	73	89	11	192	239
"	13	U	15	44	92	.....	151	180
"	13A	U	4	34	121	.....	159	185
"	11	U	13	53	65	.....	131	157
"	14A	U	11	53	76	.....	140	176
"	15	U	10	43	141	5	199	245
"	15A	U	6	34	83	1	124	150
"	16	U	9	66	85	.....	160	209
"	16A	U	7	47	92	.....	146	207
"	17	U	13	66	99	1	179	238
"	17A	U	9	56	66	.....	131	194
"	18	U	9	69	91	.....	169	221
"	18A	U	5	45	116	.....	166	196
"	19	U	7	64	74	.....	145	203
"	19A	U	1	90	74	2	167	227
"	20	U	4	87	76	.....	167	226
"	20A	U	9	79	85	4	177	247
"	21	U	10	74	96	1	181	241
"	21A	U	19	47	125	1	192	252
"	22	U	3	69	76	2	150	174
"	22A	U	2	79	60	.....	141	187
"	23	U	6	81	47	3	137	163
"	23A	U	3	79	45	3	130	163
"	24	U	8	63	104	1	176	229
"	24A	U	7	54	87	2	150	184
"	24B	U	7	64	85	.....	156	206
"	25	U	4	83	102	.....	189	264
"	25A	U	7	88	107	.....	202	271
"	26	U	4	92	73	1	170	221
"	26A	U	12	79	133	.....	224	286
"	27	U	8	71	70	1	150	200
"	27A	U	5	83	109	1	198	251
"	28	U	2	50	117	.....	169	214
"	28A	U	4	78	106	.....	188	240
"	29	U	10	66	47	.....	123	147
"	29A	U	3	82	55	.....	140	154
"	30	U	10	67	85	.....	162	210
"	30A	U	4	48	100	2	154	206

QUEBEC SUD.—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Adolphe Chevalier.	John Skillman O'Meara.	Charles Gavan Power.			
Quebec City (Cité)	31	U	2	74	108	.....	184	233
"	31A	U	4	83	89	.....	176	224
"	32	U	7	51	98	1	157	209
"	32A	U	7	50	83	12	152	215
"	33	U	21	60	81	2	164	201
"	33A	U	12	71	75	1	159	197
Sillery	34	R	62	25	158	7	252	269
"	35	R	28	51	83	.....	162	195
"	35A	R	10	19	127	.....	156	184
"	36	R	14	84	94	.....	192	264
"	36A	R	31	116	100	5	252	322
Quebec City (Cité) Advance (Provisoire)	.....	U	5	20	27	.....	52	
Totals—Totaux	76	.....	775	4,901	6,527	121	12,324	16,129

Majority for / Majorité pour **Charles Gavan Power** over (sur) **John Skillman O'Meara, 1,626. / Adolphe Chevalier, 5,752.**

QUEBEC WEST Population—1921, 37,562

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	George Parent	Camilien Joseph Lockwell			
Quebec City (Cité)	1	U	98	84	1	183	229
" "	1A	U	94	91	2	187	234
" "	2	U	93	76	.....	169	212
" "	2A	U	83	73	2	158	195
" "	3	U	65	74	1	140	202
" "	3A	U	50	50	.....	100	145
" "	4	U	68	65	1	134	164
" "	4A	U	77	56	.....	133	169
" "	5	U	65	88	.....	153	180
" "	5A	U	65	65	.....	130	150
" "	6	U	57	76	.....	133	158
" "	6A	U	69	56	.....	125	161
" "	7	U	95	86	25	206	285
" "	8	U	129	89	2	220	292
" "	9	U	69	63	.....	132	141
" "	9A	U	69	53	.....	122	149
" "	10	U	132	94	.....	226	281
" "	11	U	93	61	4	158	178
" "	11A	U	91	53	1	145	183
" "	12	U	64	78	1	143	174
" "	12A	U	47	74	.....	121	138
" "	13	U	66	56	2	124	152
" "	13A	U	79	51	.....	130	158
" "	14	U	66	73	3	142	174
" "	14A	U	75	72	.....	147	173
" "	15	U	74	69	.....	143	166
" "	15A	U	90	60	.....	150	176
" "	16	U	57	66	.....	123	142
" "	16A	U	76	79	.....	155	184
" "	17	U	47	71	.....	118	163
" "	17A	U	67	86	.....	153	196
" "	18	U	103	50	1	154	200
" "	18A	U	70	58	3	131	158
" "	19	U	91	67	.....	158	210
" "	19A	U	72	67	.....	139	158
" "	20	U	105	104	.....	209	262
" "	21	U	112	109	.....	221	273
" "	22	U	93	116	4	213	243
" "	23	U	51	68	2	121	158
" "	23A	U	85	75	.....	160	204
" "	24	U	85	91	1	177	212
" "	24A	U	78	59	2	139	168
" "	25	U	42	73	....	115	153
" "	25A	U	65	84	.....	149	177
" "	26	U	73	80	2	155	195
" "	26A	U	60	64	3	127	175
" "	27	U	86	72	1	159	199
" "	27A	U	67	71	.....	138	162
" "	28	U	98	109	.....	207	282
" "	29	U	107	59	.....	166	206
" "	29A	U	67	61	1	129	158
" "	30	U	53	76	2	131	159
" "	30A	U	64	72	.....	136	162
" "	31	U	96	57	.....	153	200
" "	31A	U	89	64	.....	153	201
" "	32	U	116	58	1	175	230
" "	32A	U	74	57	.....	131	161
" "	33	U	73	62	1	136	163
" "	33A	U	85	64	.....	149	172
" "	34	U	138	118	.....	256	295
" "	35	U	90	59	.....	149	177
" "	35A	U	74	75	1	150	174
" "	36	U	95	63	1	159	193
" "	36A	U	99	54	2	155	189
" "	37	U	89	61	.....	150	173

QUEBEC OUEST—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	George Parent	Camilien Joseph Lockwell			
Quebec City (Cité)	37A	U	62	53		115	138
" "	38	U	79	61		140	178
" "	38A	U	89	56		145	171
" "	39	U	98	73	1	172	202
" "	39A	U	76	63		139	161
" "	40	U	100	92		192	259
Ste-Foye Parish (Paroisse)	41	R	101	90	5	196	228
" "	41A	R	99	82		181	220
" "	42	R	117	57		174	192
St-Félix-du-Cap-Rouge Parish (Paroisse)	43	R	137	108		245	273
St-Augustin Parish (Paroisse)	44	R	117	115		232	248
" "	44A	R	69	80	1	150	173
" "	45	R	116	118		234	250
Pointe-aux-Trembles Parish (Paroisse)	46	R	41	80		121	128
Neuville Village	47	R	70	73		143	164
"	47A	R	74	77		151	162
"	48	R	56	111		167	168
Les Ecureuils, Parish (Paroisse)	49	R	155	129		284	331
Donnacona Village	50	R	170	81		251	
"	50A	R	99	53		152	937
"	50B	R	151	62		213	
"	50C	R	171	73		244	
Petite Rivière	51	R	23	32		55	81
Quebec City (Cité), Advance (Provisoire)	.....	U	16	11		27	
Totals—Totaux	89	.....	7,501	6,495	80	14,076	16,970

Majority for / Majorité pour **George Parent, 1,006.**

RICHELIEU Population—1921, 19,548

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Hon. Pierre Joseph Arthur Cardin	Aimé Chassé			
Sorel City (Cité)	1A	U	82	44	2	128	166
" "	1B	U	114	37	.....	151	192
" "	2	U	170	38	.....	208	255
" "	3	U	132	78	.....	210	262
" "	4	U	57	108	.....	165	193
" "	5A	U	114	45	3	162	187
" "	5B	U	102	59	3	164	194
" "	6A	U	76	54	4	134	178
" "	6B	U	116	41	.....	157	168
" "	7A	U	82	47	.....	129	165
" "	7B	U	95	55	2	152	186
" "	8A	U	94	53	1	148	178
" "	8B	U	99	49	5	153	190
" "	9A	U	118	54	.....	172	215
" "	9B	U	106	38	1	145	176
" "	10A	U	131	40	.....	171	210
" "	10B	U	100	28	3	131	161
" "	11A	U	100	57	.....	157	200
" "	11B	U	92	63	.....	155	182
" "	12	U	135	66	2	203	265
" "	13	U	99	93	.....	192	247
" "	14	U	142	96	5	243	283
" " Advance (Provisoire)		U	81	31	1	113	
Massueville	1A	R	76	45	.....	121	150
"	1B	R	85	54	.....	139	169
Ste-Anne-de-Sorel	1	R	102	79	.....	181	222
"	2	R	75	63	2	140	170
St-Aimé	1	R	66	38	1	105	122
"	2	R	43	15	.....	58	72
"	3	R	71	28	.....	99	119
St-Joseph-de-Sorel Village	1A	R	99	61	.....	160	182
" "	1B	R	103	43	.....	146	170
" "	2A	R	100	64	.....	164	187
" "	2B	R	99	73	.....	172	210
St-Joseph-de-Sorel Parish (Paroisse)	1	R	70	14	.....	84	98
" "	2	R	61	46	.....	107	132
St-Louis-de-Bonsecours	1	R	137	35	.....	172	240
" "	2	R	49	26	.....	75	99
St-Marcel	1	R	88	56	.....	144	168
"	2	R	28	38	.....	66	83
St-Ours Town (Ville)	1A	R	60	52	2	114	151
" "	1B	R	102	74	.....	176	205
St-Ours Parish (Paroisse)	1	R	121	90	.....	211	256
" "	2	R	111	55	.....	166	214
St-Pierre-de-Sorel	1	R	6	37	.....	43	47
" "	2	R	59	47	1	107	122
St-Robert	1A	R	48	71	2	121	159
"	1B	R	65	57	2	124	150
"	2	R	164	39	.....	203	246
St-Roch	1A	R	124	40	.....	164	199
"	1B	R	63	23	.....	86	104
"	2	R	49	36	2	87	111
Ste-Victoire	1	R	88	125	.....	213	288
"	2	R	44	129	3	176	248
Totals—Totaux	54	.....	4,893	2,927	47	7,867	9,546

Majority for / Majorité pour } **L'Honorable Pierre Joseph Arthur Cardin, 1,966.**

RICHMOND-WOLFE. Population—1921, 42,248.

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Edmund William Tobin.	John Hayes.			
Ascot Corner	1	R	63	7	.....	70	114
Asbestos	2A	R	183	35	1	219	273
"	2B	R	165	43	.....	208	246
"	3A	R	122	64	1	187	244
"	3B	R	122	49	.....	171	216
"	4A	R	89	41	2	132	163
"	4B	R	92	44	11	147	182
"	5	R	92	85	.....	177	216
Brompton Township	6	R	89	27	1	117	166
"	7A	R	38	31	1	70	113
"	7B	R	70	23	.....	93	126
Brompton Gore	8	R	67	90	.....	157	182
Bromptonville	9A	R	193	55	.....	248	300
"	9B	R	77	27	.....	104	129
"	10A	R	151	42	1	194	240
"	10B	R	113	27	1	141	189
Cleveland	11	R	80	120	1	201	246
"	12	R	47	66	2	115	153
"	13	R	46	69	.....	115	163
Danville	14	R	78	172	.....	250	307
"	15A	R	122	64	1	187	238
"	15B	R	145	70	1	216	278
Kingsbury	16	R	45	79	2	126	139
Melbourne Village	17	R	78	103	1	182	218
Melbourne Township	18A	R	62	78	3	143	202
"	18B	R	65	66	.....	131	190
"	19	R	96	92	.....	188	287
Richmond	21A	R	40	114	2	156	188
"	21B	R	48	90	.....	138	174
"	22A	R	78	104	3	185	195
"	22B	R	54	86	.....	140	176
"	23A	R	59	128	1	188	230
"	23B	R	51	102	1	154	209
"	24	R	63	137	.....	200	231
Shipton	25A	R	98	64	2	164	191
"	25B	R	80	52	1	133	186
"	26	R	60	74	.....	134	201
"	27	R	68	80	.....	148	223
"	28	R	62	19	2	83	123
St-François-Xavier-de-Brompton	29	R	109	72	.....	181	251
" "	30A	R	74	4	.....	78	132
" "	30B	R	92	25	1	118	189
St-Georges-de-Windsor	31	R	65	13	.....	78	156
" "	32A	R	100	12	.....	112	177
" "	32B	R	74	29	.....	103	178
Stoke	33	R	93	19	.....	112	227
"	34A	R	81	17	.....	98	194
"	34B	R	65	13	.....	78	176
Windsor Township	35A	R	99	28	2	129	181
"	35B	R	86	33	.....	119	174
St-Claude	36	R	146	10	.....	156	248
"	36A	R	72	15	1	88	160
Windsor Town (Ville)	37	R	189	58	.....	247	304
"	38	R	134	77	1	212	259
"	39	R	204	72	4	280	311
"	40	R	146	62	.....	208	293
Beaulac	41	R	147	26	.....	173	193
Bishop's Crossing	42	R	56	58	.....	114	188
Dudswell	43	R	104	75	.....	179	279
"	44	R	110	47	1	158	268
D'Israeli Village	45	R	142	85	.....	227	276
"	46A	R	107	52	.....	159	161
"	46B	R	92	57	.....	149	176
D'Israeli Parish (Paroisse)	47	R	135	59	.....	194	276

RICHMOND-WOLFE.—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Edmund William Tobin.	John Hayes.			
Garthby	48	R	162	21	.....	183	227
Ham North (Nord)	49	R	175	62	.....	237	295
"	50	R	83	53	2	138	242
St-Adrien	51A	R	71	30	.....	101	174
"	51B	R	70	34	1	105	151
St-Gérard	52	R	168	38	2	208	250
Marbleton	53A	R	99	42		141	196
"	53B	R	70	61	.....	131	137
Notre-Dame-de-Ham	54	R	103	54	.....	157	204
Stratford	55A	R	159	42	.....	201	309
"	55B	R	113	22	4	139	224
St-Camille	56	R	34	17	.....	51	87
"	57A	R	41	37	.....	78	129
"	57B	R	36	44		80	121
St-Fortunat	58A	R	94	66	.....	160	244
"	58B	R	37	37	.....	74	123
St-Jacques-le-Majeur	59	R	73	77	.....	150	173
St-Joseph-de-Ham	60A	R	69	29	.....	98	180
"	60B	R	51	35	1	87	127
St-Raymond-de-Pennafort	61	R	80	32	.....	112	123
Weedon Township	62	R	114	16	.....	130	140
"	63	R	70	17	.....	87	190
Weedon Village	64A	R	130	25	2	157	198
"	64B	R	111	21	.....	132	152
Wolfestown	65	R	77	60	.....	137	189
"	66	R	65	45	1	111	165
Wotton Township	67	R	57	49	5	111	127
"	68	R	77	135	.....	212	275
"	69	R	37	36	1	74	94
Wotton Village	70	R	123	87	2	212	249
St-Denis-de-Brompton	71	R	46	16	2	64	79
Richmond Advance (Provisoire)		R	20	23	.....	43	
Totals—Totaux	96	.....	8,788	5,100	75	13,963	18,848

Majority for / Majorité pour **Edmund William Tobin, 3,688.**

RIMOUSKI. Population—1921, 27,520.

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Alphonse Aubin.	Sir Eugène Fiset.	Alphonse Garon.			
Mont Joli, Advance (Provisoire)	1	R	7	11	9	.....	27	
Rimouski Town (Ville)	1	R	2	68	34	.....	104	150
" "	2	R	0	77	35	.....	112	167
" "	3	R	4	90	103	.....	197	232
" "	4	R	1	75	46	.....	122	162
" "	5	R	4	84	34	.....	122	137
" "	6	R	0	86	41	.....	127	177
" "	7	R	7	94	51	.....	152	234
" "	8	R	5	73	43	3	124	176
" "	8A	R	4	72	42	1	119	211
" "	9	R	3	72	85	2	162	261
" "	10	R	3	34	64	.....	101	135
Canton Bédard	11	R	0	28	4	.....	32	40
St-Mathieu	12	R	2	60	21	.....	83	167
"	12A	R	2	54	14	.....	70	154
St-Simon	13	R	2	86	43	3	134	169
"	13A	R	2	63	54	.....	119	167
St-Fabien	14	R	1	157	40	.....	198	279
"	15	R	0	144	53	9	206	282
"	16	R	4	77	45	1	127	168
"	17	R	2	76	22	4	104	126
"	18	R	1	64	16	.....	81	102
Bic	19	R	8	54	63	1	126	190
"	20	R	3	88	82	1	174	263
"	21	R	0	108	35	.....	143	206
"	22	R	12	69	94	.....	175	276
St-Valérien	23	R	10	86	71	.....	167	256
"	24	R	4	37	20	.....	61	80
Notre-Dame-du-Sacré-Cœur	25	R	3	84	65	.....	152	182
" "	26	R	0	70	27	.....	97	154
Rimouski Parish (Paroisse)	27	R	0	90	55	.....	145	207
" "	28	R	2	95	55	.....	152	228
" "	29	R	5	98	19	.....	122	151
" "	30	R	4	65	56	.....	125	194
Ste-Blandine	31	R	2	102	56	.....	160	204
"	32	R	1	92	30	.....	123	166
"	33	R	1	109	22	.....	132	158
St-Narcisse	34	R	2	119	28	.....	149	175
Pointe-au-Père	35	R	13	96	62	1	172	216
St-Anaclet	36	R	1	139	54	.....	194	238
"	37	R	1	168	68	.....	237	290
"	38	R	0	71	27	.....	98	139
Luceville	39	R	1	98	56	.....	155	213
Ste-Luce	30	R	2	91	26	.....	119	199
"	41	R	7	105	44	2	158	218
St-Donat	42	R	4	145	40	.....	189	266
"	43	R	5	124	51	.....	180	245
St-Gabriel	44	R	2	76	32	.....	110	171
"	45	R	4	75	47	.....	126	201
"	46	R	15	75	59	.....	149	238
St-Marcelin	47	R	2	50	17	.....	69	91
St-François-Xavier	48	R	12	104	24	.....	140	190
"	49	R	5	82	20	.....	107	172
Ste-Flavie	50	R	30	74	31	.....	135	192
"	51	R	19	55	13	.....	87	115
Mont-Joli	52	R	37	80	51	2	170	209
"	52A	R	9	40	22	.....	71	101
"	53	R	28	66	12	1	107	171
"	54	R	28	129	41	.....	198	299
"	55	R	23	78	107	2	210	267
"	56	R	22	91	68	.....	181	288
St-Jean-Baptiste	57	R	14	49	18	.....	81	106
St-Joseph	58	R	4	92	62	.....	158	205
Ste-Angèle	59	R	6	135	64	6	211	276
"	60	R	5	95	70	.....	170	212
"	61	R	5	129	63	3	200	249
Totals—Totaux	66	.....	417	5,623	2,926	42	9,008	12,563

Majority for / Majorité pour **Sir Eugène Fiset** over (sur) **Alphonse Garon, 2,697.** **Alphonse Aubin, 5,206.**

ST-HYACINTHE—ROUVILLE Population—1921, 36,754

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Jean-Baptiste Joseph Eugène Bousquet	Louis Simon Réné Morin			
St-Hyacinthe, Advance (Provisoire)		U	5	7		12	
St-Hyacinthe Ward (Quartier) No. 1	1	U	23	102	2	127	234
" "	2	U	23	100		123	204
" "	3	U	28	154	5	187	308
" "	4	U	10	64	1	75	112
" "	5	U	28	93		121	170
" "	6	U	21	57		78	105
" "	7	U	10	19		29	73
St-Hyacinthe Ward (Quartier) No. 2	8	U	9	69		78	145
" "	9	U	23	78	1	102	173
" "	10	U	16	75	2	93	159
" "	10A	U	9	54		63	137
" "	11	U	35	109	1	145	267
St-Hyacinthe Ward (Quartier) No. 3	12	U	29	131		160	186
" "	13	U	8	130	2	140	247
" "	14	U	25	94		119	194
St-Hyacinthe Ward (Quartier) No. 4	15	U	16	83		99	151
" "	16	U	22	104		126	205
" "	17	U	43	83		126	228
" "	18	U	22	72		94	178
" "	19	U	29	134		163	294
St-Hyacinthe Ward (Quartier) No. 5	20	U	9	18		27	76
" "	21	U	45	89		134	242
" "	22	U	30	66	2	98	179
" "	23	U	36	65		101	137
" "	24	U	26	95		121	213
" "	25	U	25	83	1	109	191
" "	26	U	14	99		113	163
" "	27	U	13	77		90	146
St-Hyacinthe-le-Confesseur	28	R	36	57	1	94	159
" "	29	R	17	63		80	162
St-Hyacinthe Parish (Paroisse)	30	R	14	76		90	197
" "	31	R	8	54	1	63	79
La Providence Village	32	R	64	108	3	175	300
" "	33	R	60	123	2	185	266
St-Thomas-d'Aquin	34	R	33	107	3	143	295
"	35	R	8	40		48	97
St-Damase	36	R	17	98		115	277
"	37	R	10	72		82	201
"	37A	R	12	28		40	88
Ste-Marie-Madeleine	38	R	11	118		129	251
" "	39	R	8	111		119	267
St-Charles-Richelieu	40	R	44	104	2	150	282
" "	41	R	11	26		37	120
La-Présentation	42	R	3	76	3	82	299
"	43	R	17	48		65	208
St-Denis Village	44	R	44	9		53	226
"	45	R	36	29		65	245
St-Denis Parish (Paroisse)	46	R	8	13		21	148
" "	47	R	20	10		30	217
" "	48	R	3	5		8	99
St-Jude	49	R	10	50	1	61	179
"	50	R	12	57	1	70	196
"	51	R	12	41		53	171
St-Bernard (Michaudville)	52	R	17	82	1	100	221
St-Barnabé South (Sud)	53	R	9	27		36	96
" "	54	R	11	70		81	142
" "	55	R	11	62		73	130

ST-HYACINTHE—ROUVILLE—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Jean-Baptiste Joseph Eugène Bousquet	Louis Simon Réné Morin			
St-Joseph Village	56	R	15	102	2	119	192
"	56A	R	19	62	.....	81	160
St-Césaire Village	57	R	20	100	1	121	181
"	57A	R	12	80	1	93	141
"	58	R	18	160	12	190	263
St-Césaire Parish (Paroisse)	59	R	15	92	.....	107	158
" "	60	R	7	115	.....	122	177
" "	61	R	22	101	.....	123	205
Rougemont	62	R	25	44	2	71	160
"	63	R	13	19	1	33	78
"	64	R	25	125	4	154	245
Canrobert	65	R	22	83	.....	105	159
L'Ange-Gardien	66	R	11	72	1	84	155
"	67	R	8	28	.....	36	72
"	68	R	15	42	.....	57	130
"	69	R	5	32	.....	37	103
Abbotsford	70	R	9	82	.....	91	148
"	71	R	7	96	1	104	131
"	72	R	45	80	.....	125	169
"	73	R	11	101	.....	112	226
Marieville	74	R	12	81	.....	93	260
"	75	R	15	123	.....	138	224
"	75A	R	19	66	.....	85	196
"	76	R	13	89	5	107	271
Ste-Marie-de-Monnoir	77	R	16	47	.....	63	180
" "	78	R	4	36	.....	40	194
Ste-Angèle-de-Monnoir	79	R	15	25	.....	40	93
" "	80	R	41	120	.....	161	212
" "	81	R	10	45	.....	55	95
Notre-Dame-de-Bonsecours	82	R	13	33	.....	46	169
Richelieu	83	R	41	107	.....	148	244
St-Mathias	84	R	40	71	3	114	204
"	85	R	16	64	.....	80	131
St-Jean-Baptiste	86	R	10	62	1	73	169
"	86A	R	5	62	.....	67	150
"	87	R	8	64	.....	72	221
St-Hilaire	88	R	11	147	7	165	228
"	89	R	21	136	1	158	215
"	89A	R	20	77	.....	97	170
"	90	R	6	86	.....	92	118
Totals—Totaux	98	.....	1,858	7,325	77	9,260	17,732

Majority for / Majorité pour **Louis Simon René Morin, 5,467.**

ST. JOHNS-IBERVILLE. Population—1921, 23,518.

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Aldéric Joseph Benoit.	Herman Julien.	Martial Rhéaume.			
St. Johns City (Cité)	1	U	32	4	125	2	163	200
" "	1A	U	23	4	90		117	172
" "	2	U	54	23	30		107	144
" "	3	U	93	8	136		237	239
" "	4	U	30	8	97	1	136	207
" "	5	U	47	18	128	2	195	220
" "	6	U	50	22	177		249	318
" "	7	U	22	1	105		128	175
" "	7A	U	65	9	180	1	255	301
" "	8	U	43	6	94	3	146	165
" "	9	U	14	3	45		62	80
" "	10	U	46	13	96	1	156	193
" "	10A	U	39	8	83		130	159
" "	11	U	26	3	152		181	206
" "	12	U	18	2	142		162	186
" "	13	U	15	5	102		122	138
" "	13A	U	14	5	77		96	112
" "	14	U	27	3	155	1	186	224
" "	14A	U	31	3	145		179	211
Iberville	15	R	192	5	20		217	314
"	16	R	131	4	10		145	158
"	16A	R	114	5	14		133	140
"	17	R	190	0	12	1	203	204
"	18	R	234	6	16		256	301
"	19	R	252	6	16		274	285
Ste-Marguerite de Blairfindie Parish (Paroisse)	20	R	69	4	89		162	210
" "	21	R	69	1	119		189	235
St-Luc Parish (Paroisse)	22	R	88	2	21		113	142
" "	23	R	57	1	49		107	110
St-Jean-L'Evangéliste Parish (Paroisse)	24	R	68	2	49		119	179
" "	25	R	78	1	62		141	157
St-Blaise Parish (Paroisse)	26	R	55	4	47		106	147
" "	27	R	55	6	66	1	128	179
" "	28	R	34	0	43		77	96
St-Paul de L'Ile-aux-Noix Parish (Paroisse)	29	R	101	17	114		232	296
St-Valentin Parish (Paroisse)	30	R	76	2	125	3	206	248
Lacolle Village	31	R	60	20	46		126	207
"	32	R	54	7	36		97	167
Mont-Carmel de Lacolle Parish (Paroisse)	33	R	23	6	24		53	83
" "	34	R	58	7	41		106	135
" "	35	R	17	5	29		51	84
St-Bernard-de-Lacolle Parish (Paroisse)	36	R	18	2	38		58	105
" "	37	R	30	7	28		65	132
" "	38	R	64	2	46	1	113	186
" "	39	R	49	7	17		73	130
St-Grégoire-le-Grand Parish (Paroisse)	40	R	175	1	40		216	265
" "	41	R	110	1	17	1	129	130
" "	42	R	106	0	13		119	149
St-Alexandre Village	43	R	113	5	32		150	166
St-Alexandre Parish (Paroisse)	44	R	144	1	26		171	204
" "	45	R	136	0	15		151	192
St-Sébastien	46	R	84	12	62		158	198
"	47	R	36	1	68		105	126
"	48	R	79	1	30		110	132
St-Georges-d'Henryville Parish (Paroisse)	49	R	115	9	40		164	213
" "	50	R	106	4	14		124	161
" "	51	R	43	0	46		89	115

ST-JEAN-IBERVILLE.—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Aldéric Joseph Benoit.	Herman Julien	Martial Rhéaume.			
Ste-Anne-de-Sabrevois Parish (Paroisse)	52	R	139	6	49	.....	194	256
St-Athanase Parish (Paroisse)	53	R	95	2	7	.....	104	129
" "	54	R	176	0	11	.....	187	215
Ste-Brigide Parish (Paroisse)	55	R	82	1	73	.....	156	171
" "	56	R	68	4	93	.....	165	197
" "	57	R	70	1	34	.....	105	136
Totals—Totaux.....	63	.....	4,802	328	4,006	18	9,154	11,435

Majority for / Majorité pour } **Aldéric Joseph Benoit** over (sur) { **Martial Rhéaume, 796.** / **Herman Julien, 4,474.**

SHEFFORD Population—1921, 25,644

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Pierre Ernest Boivin	Louis Joseph Gauthier			
North-Stukely	1	R	74	89		163	193
"	1A	R	70	48		118	131
Lawrenceville	2	R	112	49	1	162	177
Ste-Anne-de-Stukely	3	R	103	100	1	204	238
Warden	4	R	61	33		94	119
Stukely Mills	5	R	127	60	6	193	255
"	6	R	65	30		95	144
Shefford Township	7	R	128	70		198	305
"	8	R	99	65	2	166	247
"	9	R	73	57		130	161
West Shefford	10	R	121	31		152	193
Waterloo Town (Ville) South (Sud)	11	R	141	47		188	247
Waterloo Town (Ville (Centre)	12	R	129	69	3	201	238
" "	12A	R	125	80	1	206	259
Waterloo Town (Ville) North (Nord)	13	R	77	61		138	175
" "	13A	R	68	62	3	133	161
Granby City (Cité)	14A	U	110	108		218	275
" "	14AA	U	60	113		173	216
" "	15B	U	72	52		124	169
" "	15BB	U	72	49	3	124	169
" "	16C	U	105	62	6	173	227
" "	16CC	U	112	55	1	168	230
" "	17D	U	103	49		152	199
" "	17DD	U	97	37	5	139	204
" "	18E	U	140	57	1	198	264
" "	18EE	U	151	43		194	260
" "	19F	U	79	39		118	165
" "	19FF	U	82	39		121	164
" "	20G	U	120	23		143	197
" "	20GG	U	92	35	1	128	197
" "	21H	U	159	43	4	206	279
" "	21HH	U	179	38		217	299
" "	22I	U	86	40		126	220
" "	22II	U	153	33		186	289
" "	23J	U	126	31	1	158	252
" "	23JJ	U	111	34		145	219
Granby Township	24	R	47	48		95	153
"	25	R	79	64	2	145	178
"	26	R	94	49		143	184
"	27	R	57	52		109	134
"	28	R	80	31		111	129
St-Alphonse-de-Granby	29	R	122	52		174	210
Ste-Cécile-de-Milton	30	R	87	104		191	267
"	31	R	73	40		113	136
St-Valérien-de-Milton	32	R	67	55		122	142
"	33	R	128	78	2	208	251
"	34	R	82	53		135	162
Ste-Pudentienne Village	35	R	185	42	1	228	265
Ste-Pudentienne Parish (Paroisse)	36	R	41	54		95	160
" "	37	R	46	37		83	144
" "	38	R	70	35		105	117
" "	39	R	71	37		108	136
St-Joachim	40	R	89	60	2	151	203
"	41	R	148	57		205	260
Roxton Township West (Ouest)	42	R	111	51		162	199
Roxton Township East (Est)	43	R	52	35		87	103
Roxton Township North (Nord	44	R	65	28		93	109
Roxton Township South (Sud)	45	R	32	51		83	90
Roxton Falls Village	46	R	130	120	5	255	300
" "	47	R	72	15	1	88	100

SHEFFORD—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Pierre Ernest Boivin	Louis Joseph Gauthier			
Ely Township	48	R	88	45	1	134	161
"	48	R	89	68	.....	157	340
"	49	R	48	59	.....	107	124
"	50	R	102	72	1	175	204
Ely North (Nord)	51	R	95	61	4	160	216
"	52	R	60	47	5	112	132
Ely West (Ouest) L'Enfant Jésus	53	R	82	74	1	157	192
Totals—Totaux	67	.....	6,374	3,605	64	10,043	13,238

Majority for / Majorité pour **Pierre Ernest Boivin, 2,769.**

SHERBROOKE Population—1921, 30,786

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Charles B. Howard	Albert Wyatt Reid			
SHERBROOKE CITY (CITÉ)							
East Ward (Quartier Est)	1	U	98	18	.....	116	159
" "	1A	U	121	33	.....	154	201
" "	2	U	101	23	.....	124	155
" "	2A	U	71	31	.....	102	152
" "	3	U	108	48	2	158	210
" "	3A	U	108	67	2	177	227
" "	4	U	111	34	2	147	216
" "	4A	U	106	41	.....	147	209
" "	5	U	149	34	.....	183	275
" "	5A	U	78	41	.....	119	183
" "	6	U	135	16	1	152	199
" "	6A	U	73	21	2	96	129
" "	7	U	99	64	6	169	215
" "	7A	U	64	85	.....	149	187
South Ward (Quartier Sud)	8	U	97	42	.....	139	231
" "	9	U	75	23	2	100	154
" "	9A	U	47	36	1	84	137
" "	10	U	134	43	.....	177	230
" "	10A	U	81	38	.....	119	189
" "	11	U	135	25	.....	160	228
" "	11A	U	122	30	.....	152	281
" "	12	U	93	17	8	118	164
" "	12A	U	58	12	5	75	106
" "	13	U	88	21	1	110	151
" "	13A	U	87	21	.....	108	145
" "	14	U	139	62	.....	201	290
" "	14A	U	106	40	.....	146	187
" "	15	U	63	60	5	128	181
" "	15A	U	46	48	.....	94	136
West Ward (Quartier Ouest)	16	U	101	33	.....	134	188
" "	16A	U	100	44	.....	144	180
" "	16B	U	82	38	.....	120	148
" "	17	U	141	25	4	170	226
" "	17A	U	122	36	3	161	215
" "	18	U	144	31	1	176	208
" "	18A	U	143	23	2	168	228
" "	19	U	140	35	.....	175	230
" "	19A	U	117	26	.....	143	192
" "	20	U	97	41	6	144	195
" "	20A	U	112	41	.....	153	187
" "	21	U	115	31	1	147	208
" "	21A	U	108	68	.....	176	231
" "	21B	U	62	36	.....	98	133
" "	22	U	91	39	2	132	165
" "	22A	U	110	64	1	175	215
" "	22B	U	67	51	.....	118	138
Centre Ward (Quartier Centre)	23	U	96	24	4	124	189
" "	23A	U	52	35	.....	87	145
" "	24	U	107	26	.....	133	209
" "	24A	U	65	40	.....	105	168
" "	24B	U	57	26	2	85	138
" "	25	U	118	24	.....	142	209
" "	25A	U	94	16	3	113	168
" "	26	U	91	40	4	135	228
" "	26A	U	82	67	.....	149	231
North Ward (Quartier Nord)	27	U	34	97	.....	131	183
" "	27A	U	28	127	1	156	219
" "	28	U	20	105	.....	125	163
" "	28A	U	23	112	.....	135	185
" "	29	U	65	102	.....	167	216
" "	29A	U	26	100	.....	126	174
" "	30	U	76	106	.....	182	233
" "	30A	U	92	94	.....	186	242

SHERBROOKE—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Charles B. Howard	Albert Wyatt Reid			
SHERBROOKE CITY (CITÉ)—*Con.*							
North Ward (Quartier Nord)	31	U	79	73	.....	152	186
" "	31A	U	106	115	1	222	276
" "	31B	U	36	74	.....	110	142
" "	32	U	41	87	1	129	176
" "	32A	U	28	127	.....	155	199
" "	32B	U	21	66	.....	87	135
Lennoxville	33	R	65	60	1	126	172
"	33A	R	63	85	2	150	206
"	34	R	60	115	2	177	244
"	34A	R	69	103	.....	172	236
"	34B	R	36	86	.....	122	201
Stoke Road	35	R	77	32	.....	109	175
"	35A	R	76	23	.....	99	133
Experimental Farm	36	R	48	86	.....	134	182
Huntingville	37	R	65	53	1	119	172
"	37A	R	44	63	.....	107	151
Capelton	38	R	36	37	.....	73	129
Eustis	39	R	49	71	.....	120	212
Collinsville	40	R	76	103	.....	179	255
Ascot Corner	41	R	111	15	1	127	140
Rock Forest	42	R	118	28	2	148	209
Little Lake Magog	43	R	22	1	.....	23	203
Orford 4th Range	44	R	72	75	1	148	251
Bonnallie Mills	45	R	25	10	.....	35	39
Cherry River	46	R	44	43	2	89	113
St. Elie Village	47	R	110	33	.....	143	198
" 6th Range	48	R	70	20	1	91	105
" 11th Range	49	R	60	3	.....	63	87
Suffield	50	R	85	39	.....	124	186
Sherbrooke Advance (Provisoire)	.....	U	19	37	.....	56	
Totals—Totaux	93	.....	7,582	4,640	86	12,308	17,227

Majority for / Majorité pour } Charles B. Howard, 2,942.

STANSTEAD. Population—1921, 23,380.

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Willis Keith Baldwin.	George Garfield Fish.			
St-Herménégilde	1	R	43	6	.....	49	61
Barford North (Nord)	2	R	149	37	1	187	187
Barford South (Sud)	3	R	65	46	1	112	170
Barnston	4	R	116	64	.....	180	261
Ways Mills	5	R	45	94	4	143	186
Heathton	6	R	27	38	1	66	130
Baldwin's Mills	7	R	80	33	1	114	128
Stanhope	8	R	84	44	.....	128	150
Coaticook.....A-K	9	R	54	78	1	133	190
" .....L-Z	9	R	52	57	.....	109	154
"	10	R	185	64	.....	249	337
"	11	R	245	45	.....	290	339
" .....A-K	12	R	116	98	.....	214	281
" .....L-Z	12	R	88	51	.....	139	215
"	13	R	170	63	.....	233	319
"	14	R	47	84	1	132	199
Dixville	15	R	63	105	.....	168	234
Hatley Township	16	R	62	114	.....	176	302
Massawippi	17	R	56	109	.....	165	215
North Hatley Village	18	R	91	110	1	202	256
Ste-Catherine	19	R	186	37	.....	223	238
"	20	R	53	61	.....	114	133
Magog Town (Ville).....A-K	21	U	45	90	1	136	216
" .....L-Z	21	U	55	86	1	142	184
" .....A-K	22	U	103	102	.....	205	300
" .....L-Z	22	U	63	85	.....	148	200
" .....A-F	23	U	134	48	.....	182	235
" .....G-M	23	U	164	46	2	212	258
" .....N-Z	23	U	79	30	.....	109	130
" .....A-K	24	U	124	46	.....	170	240
" .....L-Z	24	U	121	27	.....	148	226
" .....A-K	25	U	129	34	.....	163	232
" .....L-Z	25	U	147	21	.....	168	251
" .....A-K	26	U	76	31	.....	107	180
" .....L-Z	26	U	75	14	2	91	162
Magog Township West (Ouest)	27	R	126	80	1	207	275
Magog Township East (Est)	28	R	95	31	1	127	177
Georgeville	29	R	85	74	1	160	208
Fitch Bay	30	R	134	81	1	216	259
Marlington	31	R	60	98	.....	158	233
Tomifobia	32	R	194	73	.....	267	305
Mansur School House	33	R	82	121	.....	203	275
Boynton	34	R	91	96	.....	187	292
Stanstead.....A-K	35	R	55	90	.....	145	154
" .....L-Z	35	R	49	96	.....	145	185
Rock Island.....A-K	36	R	60	65	.....	125	165
" .....L-Z	36	R	54	48	.....	102	155
" .....A-K	37	R	94	48	.....	142	197
" .....L-Z	37	R	74	61	.....	135	191
Beebe	38	R	70	79	.....	149	124
"	39	R	113	112	.....	225	296
Ayers Cliff	40	R	58	200	1	259	292
East Hatley Village	41	R	17	70	.....	87	111
Magog Township	42	R	57	34	.....	91	100
St-Herménégilde	43	R	104	16	.....	120	150
Kingscroft	44	R	71	69	.....	140	180
Totals—Totaux	56	.....	5,135	3,740	22	8,897	11,939

Majority for / Majorité pour **Willis Keith Baldwin, 1,395.**

TÉMISCOUATA. Population—1921, 44,310.

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Charles-Eugène Dubé.	Jean-François Pouliot.			
Rivière-du-Loup City (Cité)	1	U	62	108	.....	170	235
" "	2	U	123	156	1	280	349
" "	3	U	92	152	2	246	317
" "	4	U	76	153	3	232	298
" "	5	U	162	113	.....	275	354
" "	6	U	119	84	.....	203	250
" "	7	U	122	105	9	236	303
" "	8	U	56	80	4	140	203
" "	9	U	124	128	1	253	338
" "	10	U	87	108	.....	195	238
" "	11	U	100	140	.....	240	302
" "	12	U	115	128	15	258	321
St-Patrice, Rivière-du-Loup	13	R	85	87	.....	172	236
" "	14	R	49	99	.....	148	165
Notre-Dame-du-Portage Parish (Paroisse)	15	R	47	104	.....	151	205
St-George-de-Cacouna, Parish (Paroisse)	16	R	85	144	2	231	282
St-George-de-Cacouna Village	17	R	97	153	.....	250	314
Saint-Arsène	18	R	76	94	1	171	250
"	19	R	108	58	.....	166	219
St-Jean-Baptiste, Ile Verte	20	R	94	131	.....	225	281
" "	21	R	63	126	.....	189	251
" "	22	R	36	167	2	205	258
" "	23	R	40	98	3	141	213
Notre-Dame-des-Sept-Douleurs	24	R	25	76	.....	101	138
Saint-Eloi	25	R	58	127	.....	185	219
"	26	R	42	96	2	140	170
Trois-Pistoles Town (Ville)	27	R	52	93	.....	145	198
" "	28	R	91	153	.....	244	313
" "	29	R	74	126	2	202	248
Trois-Pistoles Parish (Paroisse)	30	R	76	89	.....	165	261
" "	31	R	38	101	.....	139	182
" "	32	R	67	131	2	200	258
Sainte-Françoise	33	R	40	104	.....	144	187
"	34	R	53	77	4	134	199
Saint-Jean-de-Dieu	35	R	60	85	.....	145	201
"	36	R	39	121	.....	160	202
"	37	R	92	53	.....	145	214
"	38	R	79	96	.....	175	236
St-Paul-de-la-Croix	39	R	60	80	.....	140	170
"	40	R	55	84	.....	139	171
Saint-Clément	41	R	88	73	.....	161	201
"	42	R	41	82	2	125	168
"	43	R	37	38	.....	75	92
Saint-Cyprien	44	R	97	123	1	221	281
"	45	R	87	58	.....	145	161
Saint-Hubert	46	R	91	93	1	185	291
"	47	R	62	58	.....	120	175
"	48	R	61	49	.....	110	178
"	49	R	38	41	.....	79	99
Saint-Epiphane	50	R	21	69	.....	90	200
"	51	R	58	76	.....	134	230
"	52	R	19	42	.....	61	142
"	53	R	33	49	2	84	118
Sainte-Modeste	54	R	102	93	.....	195	300
Saint-Antonin	55	R	57	134	.....	191	242
"	56	R	80	148	.....	228	317
Saint-Honoré	57	R	130	86	.....	216	245
"	58	R	83	77	6	166	218
"	59	R	15	40	.....	55	62
St-Louis-du-Ha-Ha	60	R	101	91	1	193	229
"	61	R	85	94	2	181	211
"	62	R	75	127	.....	202	245

TEMISCOUATA.—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Charles-Eugène Dubé.	Jean-François Pouliot.			
Cabano, St-Mathias	63	R	64	124	.....	188	227
"	64	R	89	155	.....	244	309
"	65	R	68	139	.....	207	304
"	66	R	90	102	.....	192	271
Cabano, Squatteck	67	R	83	130	.....	213	263
Notre-Dame-du-Lac	68	R	52	76	.....	128	180
"	69	R	50	45	.....	95	115
"	70	R	93	103	.....	196	223
"	71	R	111	99	1	211	243
Saint-Dominique	72	R	55	104	.....	159	172
St-Benoit-de-Packington	73	R	70	77	.....	147	177
Ste-Rose-du-Dégelé	74	R	96	90	.....	186	223
"	74A	R	49	95	.....	144	166
"	75	R	212	66	2	280	317
St-Eusèbe-de-Cabano	76	R	104	88	.....	192	222
Rivière-Bleue Village	77	R	88	92	2	182	232
"	78	R	71	87	1	159	209
Rivière-Bleue Parish (Paroisse)	79	R	101	52	.....	153	169
" "	80	R	56	90	.....	146	178
Rivière-Bleue, Les Etroits	81	R	53	93	.....	146	171
Bélanger Siding, Canton Robinson	82	R	46	67	6	119	171
Saint-David d'Estcourt	83	R	112	124	3	239	283
Saint-Pierre d'Estcourt	84	R	91	54	.....	145	172
"	85	R	75	67	3	145	169
Rivière-du-Loup, Advance (Provisoire)	86	U	54	63	.....	117	
Totals—Totaux	87	.....	6,513	8,431	86	15,030	19,320

Majority for / Majorité pour } **Jean-François Pouliot, 1,918.**

TERREBONNE Population—1921, 33,908

Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Ballots cast for — Bulletins déposés pour: Léopold Nantel	Ballots cast for — Bulletins déposés pour: Jules Edouard Prévost	Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Terrebonne Town (Ville)	1A	R	40	75	1	116	140
" "	1B	R	40	69	.....	109	112
" "	2	R	66	122	1	189	275
" "	3A	R	49	148	.....	197	275
" "	3B	R	35	128	.....	163	220
" Parish (Paroisse)	4	R	29	94	.....	123	262
" "	5	R	11	38	4	53	112
Ste-Thérèse Town (Ville)	6A	R	72	112	.....	184	304
" "	6B	R	26	83	.....	109	197
" "	6C	R	19	120	.....	139	222
" "	7A	R	33	159	2	194	299
" "	7B	R	21	150	1	172	277
" "	7C	R	25	127	.....	152	249
" Parish (Paroisse)	8A	R	42	53	.....	95	265
" "	8B	R	41	24	.....	65	207
" "	9A	R	28	105	4	137	193
" "	9B	R	23	92	3	118	193
St-Janvier Parish (Paroisse)	10A	R	43	101	.....	144	248
" "	10B	R	41	86	.....	127	253
Ste-Anne-des-Plaines Parish (Paroisse)	11A	R	8	104	1	113	173
" "	11B	R	13	129	1	143	238
" "	12	R	11	61	.....	72	158
" "	13	R	8	80	.....	88	208
Ste-Sophie Parish (Paroisse)	14A	R	4	49	.....	53	162
" "	14B	R	8	36	.....	44	144
New Glasgow Village	15	R	9	30	1	40	117
St-Jérôme Town (Ville)	16	R	15	26	.....	41	90
" "	17	U	31	108	2	141	200
" "	18A	U	16	142	1	159	211
" "	18B	U	34	127	.....	161	205
" "	19	U	39	154	1	194	283
" "	20	U	43	151	.....	194	277
" "	21A	U	25	85	.....	110	164
" "	21B	U	21	88	1	110	144
" "	21C	U	24	106	2	132	174
" "	22A	U	25	113	.....	138	200
" "	22B	U	21	76	.....	97	143
" "	22C	U	19	61	3	83	112
" "	23A	U	39	112	1	152	217
" "	23B	U	28	112	1	141	208
St-Jérôme Parish (Paroisse)	24A	R	10	109	1	120	177
" "	24B	R	12	76	.....	88	150
" "	25	R	13	71	.....	84	261
" "	26	R	6	39	.....	45	226
Shawbridge Village	27	R	73	71	.....	144	231
Piedmont	28	R	11	39	1	51	113
St-Sauveur Parish (Paroisse)	29	R	56	149	2	207	337
" "	30	R	10	52	.....	62	134
St-Joseph-de-Mont-Rolland	31A	R	47	87	.....	134	226
" "	31B	R	62	105	1	168	244
Ste-Adèle Village	32	R	28	105	.....	133	221
" Parish (Paroisse)	33A	R	18	65	2	85	183
" "	33B	R	4	41	.....	45	95
Val-Morin	34	R	26	102	.....	128	131
St-Jean-Baptiste-de-Bélisle	35	R	31	92	.....	123	202
Ste-Agathe-des-Monts Town (Ville)	36A	R	8	61	.....	69	105
" "	36B	R	32	125	4	161	219
" "	37A	R	33	88	.....	121	183
" "	37B	R	33	119	4	156	202
" "	38A	R	87	95	1	183	264
" "	38B	R	69	88	4	161	255
Ste-Agathe-des-Monts Parish (Paroisse)	39	R	10	61	1	72	92
" "	40	R	47	141	.....	188	366

TERREBONNE—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Léopold Nantel	Jules Edouard Prévost			
Ivry-sur-le-Lac	41	R	23	85	.....	108	136
Saint-Faustin Station	42	R	16	98	5	119	173
" "	43A	R	13	75	2	90	145
" "	43B	R	17	62	2	81	165
" "	44	R	20	96	4	120	219
Saint-Jovite Village	45A	R	58	91	.....	149	227
" "	45B	R	34	89	.....	123	196
" Parish (Paroisse)	46	R	45	48	.....	93	202
" "	47	R	27	61	.....	88	197
" "	48	R	20	89	.....	109	123
Brébœuf	49	R	13	75	.....	88	122
Sainte-Lucie Parish (Paroisse)	50A	R	27	59	4	90	137
" "	50B	R	12	64	.....	76	128
Sainte-Marguerite Parish (Paroisse)	51A	R	6	63	.....	69	128
" "	51B	R	6	67	.....	73	162
St-Hippolyte Parish (Paroisse)	52	R	13	95	.....	108	205
" "	53	R	69	26	.....	95	169
Totals—Totaux	80	.....	2,270	7,060	69	9,399	15,582

Majority for / Majorité pour } Jules Edouard Prévost, 4,790.

TROIS-RIVIÈRES-ST.-MAURICE. Population—1921, 50,845.

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Arthur Bettez.	Louis Normand.	Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Trois-Rivières City (Cité) A-K	1	U	116	32	.....	148	226
" " L-Z	1	U	144	29	1	174	216
" " A-K	2	U	94	45	2	141	207
" " L-Z	2	U	107	36	5	148	183
" " A-E	3	U	107	46	2	155	230
" " F-L	3	U	119	53	1	173	233
" " M-Z	3	U	115	59	1	175	253
" " A-D	4	U	106	47	.....	153	202
" " E-M	4	U	101	58	.....	159	215
" " N-Z	4	U	101	30	2	133	169
" " A-K	5	U	138	54	5	197	256
" " L-Z	5	U	119	37	16	172	235
" " A-E	6	U	68	78	4	150	219
" " F-L	6	U	63	83	3	149	194
" " M-Z	6	U	71	70	2	143	183
" " A-K	7	U	78	107	1	186	240
" " L-Z	7	U	91	78	1	170	203
" " A-K	8	U	137	76	2	215	290
" " L-Z	8	U	81	85	1	167	219
" " A-K	9	U	112	36	.....	148	192
" " L-Z	9	U	97	53	.....	150	211
" " A-G	10	U	108	76	2	186	236
" " H-Z	10	U	76	71	1	148	197
" " A-G	11	U	105	56	.....	161	237
" " H-Z	11	U	70	43	1	114	173
" " A-H	12	U	111	86	2	199	267
" " I-Z	12	U	149	43		192	238
" " A-E	13	U	136	53	2	191	244
" " F-L	13	U	128	33	2	163	214
" " M-Z	13	U	118	33	1	152	193
" " A-E	14	U	107	51	7	165	220
" " F-L	14	U	98	28	7	133	190
" " M-Z	14	U	108	32	1	141	211
" " A-E	15	U	78	82	.....	160	199
" " F-L	15	U	74	92	4	170	216
" " M-Z	15	U	73	77	3	153	197
" " A-K	16	U	80	65	.....	145	192
" " L-Z	16	U	122	45	.....	167	213
" " A-K	17	U	102	68	1	171	224
" " L-Z	17	U	78	72	.....	150	206
" " A-K	18	U	121	82	.....	203	267
" " L-Z	18	U	103	64	.....	167	233
" " A-K	19	U	128	68	.....	196	292
" " L-Z	19	U	114	61	2	177	253
" " A-K	20	U	118	55	.....	173	250
" " L-Z	20	U	77	39	.....	116	191
" " A-K	21	U	161	41	.....	202	294
" " L-Z	21	U	133	45	.....	178	254
" " A-K	22	U	119	54	.....	173	268
" " L-Z	22	U	136	49	1	186	276
" " A-K	23	U	119	58	.....	177	247
" " L-Z	23	U	116	41	5	162	250
" " A-K	24	U	88	52	3	143	2
" " L-Z	24	U	86	38	3	127	196
Banlieu des Trois-Rivières.....	25	R	99	68	.....	167	253
Les Forges.....	26	R	49	19	.....	68	107
Pointe du Lac.....A-D	27	R	88	34	.....	122	340
" .....E-Z	27	R	59	55	.....	114	
"	28	R	58	89	.....	147	221
Yamachiche.....A-K	29	R	82	97	.....	179	469
" .....L-Z	29	R	84	74	2	160	
"	30	R	42	137	1	180	259
"	31	R	59	110	.....	169	272
"	32	R	74	74	.. 3	151	249

THREE-RIVERS-ST.-MAURICE.—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Arthur Bettez.	Louis Normand.			
St-Sévère	33	R	41	38	1	80	310
"	33	R	48	34	.....	82	
St-Barnabé.....A-G	34	R	86	99	.....	185	436
" .....H-Z	34	R	41	47	.....	88	
"	35	R	47	87	.....	134	251
Charette.....A-G	36	R	140	23	.....	163	500
" .....H-Z	36	R	53	30	.....	83	
St-Elie-de-Caxton	37	R	103	32	.....	135	192
"	38	R	98	32	.....	130	187
St-Mathieu	39	R	97	35	.....	132	217
St-Boniface	40	R	140	80	1	221	258
"	41	R	79	54	1	134	174
"	42	R	96	74	.....	170	232
La Baie Shawinigan.....A-K	43	R	139	27	1	167	566
" .....L-Z	43	R	188	37	1	226	
St-Etienne.....A-G	44	R	119	27	2	148	342
" .....H-Z	44	R	85	19	1	105	
"	45	R	33	63	.....	96	161
St-Thomas-de-Caxton	46	R	65	33	.....	98	168
St-Etienne	47	R	83	12	.....	95	117
Shawinigan Falls.....A-K	48	U	127	31	1	159	240
" .....L-Z	48	U	123	24	.....	147	190
" .....A-K	49	U	98	25	3	126	177
" .....L-Z	49	U	76	27	5	108	168
" .....A-K	50	U	104	26	1	131	212
" .....L-Z	50	U	57	20	.....	77	116
" .....A-K	51	U	103	17	.....	120	182
" .....L-Z	51	U	74	24	.....	98	146
" .....A-K	52	U	94	33	.....	127	208
" .....L-Z	52	U	64	20	.....	84	156
" .....A-K	53	U	86	35	.....	121	203
" .....L-Z	53	U	78	23	.....	101	163
" .....A-K	54	U	90	35	1	126	185
" .....L-Z	54	U	81	25	.....	106	163
" .....A-K	55	U	84	29	2	115	164
" .....L-Z	55	U	73	41	1	115	172
"	56	U	95	32	.....	127	241
"	57	U	88	47	.....	135	240
" .....A-K	58	U	103	36	2	141	222
" .....L-Z	58	U	70	14	.....	84	138
" .....A-K	59	U	95	26	.....	121	183
" .....L-Z	59	U	94	23	1	118	171
" .....A-K	60	U	93	22	2	117	178
" .....L-Z	60	U	105	45	3	153	209
" .....A-K	61	U	87	42	2	131	199
" .....L-Z	61	U	64	26	2	92	153
"	62	U	155	34	.....	189	283
"	63	U	67	14	.....	81	212
Ste-Flore.....A-F	64	R	64	50	.....	114	396
" .....G-Z	64	R	81	78	3	162	
"	65	R	111	54	2	167	279
" .....A-F	66	R	66	7	.....	73	311
" .....G-Z	66	R	107	12	.....	119	
Ste-Flore East (Est)	67	R	181	38	.....	219	295
St-Gérard des Laurentides	68	R	59	14	.....	73	122
Trois-Rivières Advance (Provisoire)	.....	U	7	3	.....	10	
Totals—Totaux	120	.....	11,384	5,737	142	17,263	25,081

Majority for / Majorité pour) Arthur Bettez, 5,647.

VAUDREUIL—SOULANGES Population—1921, 21,620

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Eugène Leroux	Lawrence Alexander Wilson			
Ile Perrot South (Sud)	1	R	25	63		88	164
" North (Nord)	2	R	18	105		123	186
Vaudreuil Village	3	R	49	121		170	176
MacNaughton A-M	4	R	30	96		126	190
Hudson	5	R	103	76	3	182	298
Como	6	R	69	67		136	196
Rigaud Town (Ville)	7	R	28	134	2	164	259
" "	8	R	46	75	1	122	172
Pointe Fortune	9	R	17	103	2	122	206
VAUDREUIL PARISH (PAROISSE)							
Côte Double	10	R	38	88		126	186
Petite Côte	11	R	35	172		207	284
Le Fief	12	R	7	36		43	59
Dorion Town (Ville)	13	R	85	130		215	298
" "	14	R	32	115		147	185
RIGAUD PARISH (PAROISSE)							
Petit Brulé	15	R	12	95		107	151
St-Thomas	16	R	9	116	4	129	225
L'Anse	17	R	24	141		165	291
STE-MARTHE PARISH (PAROISSE)							
East (Est)	18	R	10	82		92	147
Ste-Marie	19	R	23	90		113	198
Très St-Rédempteur	20	R	44	82		126	165
STE-JUSTINE PARISH (PAROISSE)							
West (Ouest)	21	R	28	51		79	129
Piverhill	22	R	37	56		93	173
Magasin Rouge	23	R	7	54		61	88
St-Lazare Village	24	R	28	97		125	243
ST-LAZARE PARISH (PAROISSE)							
Côte St-Louis	25	R	25	108		133	216
Ste-Angélique	26	R	13	78	1	92	144
Ste-Justine Parish East (Paroisse Est)	27	R	28	95		123	214
Soulanges Village	28	R	58	137	1	196	230
St-Joseph de Soulanges Parish (Paroisse)	29	R	53	74		127	147
St-Joseph de Soulanges, St-Féréol)	30	R	79	80		159	160
St-Joseph de Soulanges, St-Dominique	31	R	51	51	1	103	152
Coteau du Lac Village	32	R	4	160	1	165	222
COTEAU DU LAC PARISH (PAROISSE)							
Sur le fleuve	33	R	23	120		143	200
Pont Château	34	R	17	145		162	218
Coteau Landing Village	35	R	58	146	1	205	244
Coteau Station East (Est)	36	R	41	106		147	197
Coteau Station West (Ouest)	37	R	43	129		172	261
St-Clet Village East (Est)	38	R	42	125	1	168	230
" West (Ouest)	39	R	40	135	1	176	247
St-Polycarpe Village	40	R	42	143		185	267

VAUDREUIL—SOULANGES—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Eugène Leroux	Lawrence Alexander Wilson			
ST-POLYCARPE PARISH (PAROISSE).							
Ste-Marie	41	R	23	127	.....	150	245
Bas de la Rivière	42	R	16	82	1	99	205
Ste-Catherine	43	R	10	69	.....	79	138
ST-TÉLESPHORE PARISH (PAROISSE)							
Dalhousie	44	R	9	137	1	147	274
Village	45	R	29	134	.....	163	297
Rivière Beaudette	46	R	12	82	.....	94	141
Ste-Claire d'Assise Parish (Paroisse)	47	R	9	116	.....	125	189
St-Zotique Village	48	R	25	59	.....	84	108
" Parish (Paroisse)	49	R	29	48	.....	77	166
Ile Perrot—Paincourt	50	R	35	65	.....	100	128
Ste-Marthe Parish (Paroisse) West (Ouest)	51	R	20	116	1	137	192
Cascade Pointe	52	R	92	76	.....	168	205
St-Joseph de Soulanges Parish (Paroisse) Haut du Fleuve	53	R	39	61	.....	100	111
MacNaughton L-Z	54	R	49	69	4	122	199
Rigaud Town (Ville)	55	R	30	73	1	104	178
Totals—Totaux	55	.....	1,848	5,391	27	7,266	10,794

Majority for / Majorité pour **Lawrence Alexander Wilson, 3,543.**

WRIGHT Population—1921, 25,867

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	François Albert Labelle.	Fizalam William Perras.			
Aylmer East (Est).....A-F	1	R	99	83	.....	182	275
" .....G-O	2	R	134	97	.....	231	292
" .....P-Z	2A	R	97	46	.....	143	183
Aylmer West (Ouest).....A-C	3	R	65	100	4	169	245
" .....D-K	3A	R	114	103	3	220	328
" .....L-N	4	R	135	81	.....	216	303
" .....O-Z	4A	R	97	114	.....	211	303
Deschenes.....	5	R	75	66	.....	141	158
Hull South (Sud).....A-J.	6	R	140	50	.....	190	301
" .....H-Z	6A	R	113	42	.....	155	275
"	7	R	132	60	.....	192	284
"	8	R	21	39	.....	60	63
"	9	R	82	97	.....	179	240
Hull West (Ouest).....	10	R	50	53	.....	103	108
" .....A-L	11	R	65	64	.....	129	227
" .....M-Z	12	R	57	74	4	135	196
Hull West Kirks Ferry.....	13	R	28	10	.....	38	245
Chelsea Falls.....	13A	R	53	82	4	139	268
Hull West (Ouest) Farm Point.	13B	R	118	74	.....	192	206
Hull East (Est).....	14	R	39	29	.....	68	90
Farmers Rapids.....	14A	R	57	119	3	179	320
Hull East (Est).....A-L	15	R	57	101	.....	158	219
" .....M-Z	16	R	41	31	.....	72	124
Eardley.....	17	R	126	45	.....	171	234
"	18	R	106	91	3	200	222
"	18A	R	74	32	2	108	131
Wakefield Village.....	19	R	129	27	.....	156	201
Wakefield.....	20	R	126	25	1	152	206
Wakefield North (Nord).....	20A	R	83	27	.....	110	158
Wakefield Farrellton.....	21	R	78	86	1	165	205
Wakefield East (Est) St-Pierre	22	R	48	156	.....	204	228
Masham South (Sud).....A-K	23	R	43	170	.....	213	273
" .....L-Z	24	R	82	120	2	204	242
Masham North (Nord) Rupert	25	R	198	45	1	244	272
Low-Venosta.....	26	R	34	138	.....	172	210
Low Station.....	27	R	78	89	.....	167	207
"	28	R	42	115	3	160	238
Denholm.....	29	R	43	32	.....	75	91
Aylwin-Kazubazua.....	30	R	122	72	4	198	258
Aylwin-Aylwin.....	31	R	126	30	1	157	197
Hincks-Lac Ste-Marie.....	32	R	92	106	.....	198	252
Hincks-Ryanville.....	33	R	32	52	.....	84	106
Wright.....A-K	34	R	77	94	.....	171	198
" .....L-Z	35	R	96	145	6	247	268
Wright.....	36	R	42	75	.....	117	148
Gracefield.....	37	R	35	137	.....	172	189
Northfield.....	38	R	76	110	.....	186	215
Blake.....	39	R	21	64	7	92	92
Bouchette.....	40	R	55	171	.....	226	286
Messines.....A-L	41	R	84	133	.....	217	275
" .....M-Z	42	R	45	92	1	138	144
Bouchette South (Sud).....	43	R	57	101	.....	158	217
Cameron.....	44	R	82	201	3	286	344
Maniwaki.....	45	R	60	125	1	186	237
"	46	R	83	121	5	209	263
"	47	R	90	106	.....	196	260
"	47A	R	52	78	.....	130	178
Kensington.....	48	R	101	110	1	212	261
"	49	R	28	19	.....	47	59
Egan South (Sud).....	50	R	63	102	.....	165	226
Montcerf.....	51	R	90	198	2	290	313
"	51A	R	15	93	.....	108	113
Boisfranc.....	52	R	73	87	5	165	189
Lytton.....	53	R	11	138	2	151	200

WRIGHT—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	François Albert Labelle.	Fizalam William Perras.			
Aumond	54	R	29	152	.....	181	195
"	54A	R	24	104	.....	128	128
Sicotte	55	R	18	24	.....	42	59
Baskatong	56	R	47	44	.....	91	150
Baskatong Lake	57	R	2	0	.....	2	104
Betobee Dam A-K	58	R	56	34	.....	90	252
" L-Z	59	R	62	19	3	84	260
Totals—Totaux	71	.....	5,105	5,950	72	11,127	15,007

Majority for / Majorité pour **Fizalam William Perras, 845.**

YAMASKA Population—1921, 18,507

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Aimé Boucher	Joseph Félix Frédéric Boulais			
Pierreville Village	1	R	111	80	.....	191	217
" "	2	R	70	82	.....	152	153
" "	3	R	113	128	.....	241	270
" Parish (Paroisse)	4	R	77	56	.....	133	156
" "	5	R	63	117	1	181	210
Notre-Dame-de-Pierreville	6	R	106	93	.....	199	237
" "	7	R	88	46	.....	134	154
St-Joseph-de-la-Baie	8	R	82	125	5	212	226
Baieville	9	R	87	135	.....	222	257
St-Antoine-de-la-Baie	10	R	32	177	.....	209	228
"	11	R	40	63	5	108	121
St-Elphège	12	R	147	66	1	214	236
La Visitation	13	R	123	95	.....	218	245
St-Zéphirin	14	R	66	101	2	169	177
"	14A	R	27	126	.....	153	168
"	15	R	58	132	.....	190	215
St-Joachim	16	R	108	99	.....	207	226
St-François-du-Lac Village	17	R	66	67	2	135	153
" "	18	R	85	67	.....	152	173
St-François-du-Lac Parish (Paroisse)	19	R	57	46	5	108	121
" "	20	R	59	44	.....	103	113
" "	21	R	47	153	.....	200	230
St-Gérard	22	R	130	30	4	164	172
St-David	23	R	61	83	1	145	164
"	23A	R	69	46	2	117	136
"	24	R	83	59	.....	142	166
"	25	R	92	36	.....	128	163
Yamaska	26	R	141	96	.....	237	270
"	27	R	139	23	.....	162	168
"	28	R	198	29	.....	227	247
St-Pie-de-Guire	29	R	103	52	1	155	188
"	30	R	71	44	.....	115	151
St-Bonaventure	31	R	79	110	.....	189	220
"	31A	R	70	65	1	136	165
"	32	R	63	23	.....	86	103
St-Guillaume Village	33	R	99	90	5	194	194
" "	34	R	112	52	.....	164	216
St-Guillaume Parish (Paroisse)	35	R	51	17	1	69	85
" "	36	R	53	52	.....	105	126
" "	37	R	105	43	.....	148	191
" "	38	R	69	34	.....	103	123
Totals—Totaux	41	.....	3,500	3,082	36	6,618	7,534

Majority for / Majorité pour } **Aimé Boucher, 418.**

CARTIER Population—1921, 48,869

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Michael Buhay.	Samuel William Jacobs.	Paul Ernest Parent.	Louis Wolfe.			
MONTREAL CITY (CITÉ)									
St-Lawrence Ward (Quartier)	1	U	1	27	25	25	10	88	141
" "	2	U	0	50	17	11	2	80	135
" "	3	U	3	86	46	16	6	157	215
" "	4	U	2	92	34	23	6	157	213
" "	5	U	1	134	36	27	5	203	297
" "	6	U	3	73	13	12	10	111	191
" "	7	U	1	110	35	24	5	175	290
" "	8	U	0	20	4	35	5	64	113
" "	9	U	0	20	16	16	1	53	75
" "	10	U	2	66	13	17	2	100	149
" "	11	U	2	39	16	8	.....	65	108
" "	12	U	1	64	11	10	1	87	123
" "	13	U	0	53	13	19	14	99	149
" "	14	U	0	31	23	13	2	69	106
Crémazie Ward (Quartier)	15	U	1	66	35	7	2	111	147
" "	16	U	16	55	27	9	1	108	134
" "	17	U	1	52	21	7	3	84	120
" "	18	U	3	41	8	6	6	64	145
" "	19	U	2	17	4	10	3	36	75
" "	20	U	3	19	6	14	6	48	112
" "	21	U	8	53	6	16	2	85	146
" "	22	U	3	88	21	19	3	134	214
" "	23	U	0	33	8	13	2	56	86
" "	24	U	2	76	30	24	4	136	237
" "	25	U	0	51	14	10	.....	75	117
" "	26	U	1	77	26	19	3	126	203
" "	27	U	5	67	43	32	.....	147	256
" "	28	U	5	29	29	13	.....	76	131
" "	29	U	3	17	7	11	.....	38	79
St-Louis Ward (Quartier)	30	U	8	58	2	28	1	97	167
" "	31	U	13	65	8	26	3	115	200
" "	32	U	8	64	13	36	1	122	186
" "	33	U	10	75	25	52	.....	162	269
" "	34	U	2	68	39	31	2	142	190
" "	35	U	0	81	99	40	.....	220	287
" "	36	U	3	66	52	58	2	181	253
" "	37	U	9	57	20	44	4	134	209
" "	38	U	2	67	36	26	.....	131	221
" "	39	U	10	51	32	42	3	138	179
" "	39A	U	9	61	11	24	3	108	133
" "	40	U	19	53	47	4	2	125	195
" "	51	U	22	77	12	51	6	168	278
" "	42	U	18	76	5	42	.....	141	238
" "	43	U	7	27	8	25	.....	67	118
" "	44	U	22	57	0	62	.....	141	214
" "	45	U	18	76	1	46	.....	141	225
" "	46	U	22	62	16	24	5	119	169
" "	47	U	17	48	1	46	2	114	148
" "	48	U	23	65	14	82	.....	184	269
" "	49	U	4	63	12	46	.....	125	214
" "	50	U	20	88	29	36	8	181	237
" "	51	U	5	60	49	18	.....	132	163
" "	52	U	2	57	43	16	4	122	170
" "	53	U	13	47	10	38	3	111	181
" "	54	U	19	37	12	32	.....	100	154
St-Jean-Baptiste Ward (Quartier)	55	U	1	55	65	25	.....	146	215
" "	56	U	6	48	34	29	.....	117	159
" "	57	U	4	78	48	34	1	165	232
" "	58	U	14	54	21	25	1	115	192
" "	59	U	16	78	19	23	7	143	221
" "	60	U	22	48	10	36	5	121	218

CARTIER—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Michael Buhay.	Samuel William Jacobs.	Paul Ernest Parent.	Louis Wolfe.			
MONTREAL CITY (CITÉ)									
St-Jean-Bap. Ward (Quartier).	61	U	11	65	10	25	11	122	201
" "	62	U	11	58	14	18	3	104	201
" "	63	U	17	45	9	27	2	100	189
" "	64	U	19	75	2	26	.....	122	200
" "	65	U	7	75	4	37	9	132	213
" "	66	U	19	91	12	58	1	181	245
" "	67	U	15	100	5	58	.....	178	289
" "	68	U	4	54	13	26	2	99	147
" "	69	U	5	43	10	15	2	75	116
" "	70	U	17	30	20	28	4	99	210
" "	71	U	15	30	35	21	18	119	184
" "	72	U	17	41	18	32	.....	108	114
" "	73	U	5	69	54	22	.....	150	230
" "	74	U	1	30	83	19	8	141	184
" "	74A	U	2	25	48	7	1	83	121
" "	75	U	4	43	94	15	6	162	239
" "	76	U	5	40	42	12	.....	99	141
" "	77	U	6	83	40	27	5	161	237
" "	78	U	3	55	69	11	9	147	204
" "	79	U	12	63	19	11	.....	105	193
" "	80	U	8	45	6	32	1	92	146
" "	81	U	8	53	23	22	12	118	184
" "	82	U	7	42	10	25	11	95	179
" "	83	U	2	68	10	15	.....	95	136
" "	84	U	9	78	11	53	4	155	243
" "	85	U	6	80	0	55	5	146	246
Advance (Provisoire).....	.....	U	0	4	2	2	.....	8	
Totals—Totaux.....	88	.....	672	5,048	2,043	2,312	281	10,356	16,003

Majority for / Majorité pour **Samuel William Jacobs** over (sur) **Louis Wolfe, 2,736.** / **Paul Ernest Parent, 3,005.** / **Michael Buhay, 4,376.**

HOCHELAGA Population—1921, 67,836

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin		Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Jean-Marie Mastai Georges Cardinal	Edouard Charles St-Père	Joseph Thomas Ulric Simard			
Montreal City (Cité)	1	U	0	35	19		54	68
" "	2	U	1	77	22		100	158
" "	2A	U	0	80	11		91	149
" "	3	U	5	155	10		170	238
" "	4	U	3	154	24	1	182	264
" "	5	U	1	135	13	1	150	238
" "	5A	U	4	131	19		154	230
" "	6	U	1	161	12	1	175	256
" "	6A	U	1	125	19		145	236
" "	7	U	0	14	0	3	17	49
" "	8	U	4	43	2		49	86
" "	10	U	3	151	8	2	164	247
" "	11	U	6	102	11	3	122	164
" "	11A	U	7	82	11		100	157
" "	12	U	1	153	7		161	240
" "	12A	U	2	117	12	1	132	201
" "	13	U	4	151	16		171	237
" "	13A	U	6	147	18		171	229
" "	14	U	2	96	14		112	160
" "	14A	U	0	88	20		108	147
" "	15	U	2	82	16		100	134
" "	15A	U	0	92	14		106	177
" "	16	U	1	96	18	1	116	166
" "	16A	U	6	88	19		113	151
" "	17	U	2	70	5		77	129
" "	18	U	7	110	7		124	198
" "	18A	U	3	111	21		135	213
" "	19	U	0	67	22	1	90	160
" "	19A	U	3	77	27		107	177
" "	20	U	5	96	21		122	200
" "	20A	U	0	77	19		96	160
" "	21	U	2	150	20	1	173	250
" "	21A	U	3	152	24		179	250
" "	22	U	0	71	4	1	76	169
" "	23	U	4	88	14		106	181
" "	23A	U	0	75	10		85	136
" "	24	U	3	68	11		82	124
" "	24A	U	7	99	17	2	125	184
" "	25	U	3	105	7		115	165
" "	25A	U	0	124	18		142	197
" "	26	U	1	172	17		190	275
" "	27	U	0	107	12		119	169
" "	28	U	3	145	28		176	282
" "	29	U	0	58	1	2	61	109
" "	30	U	1	144	9	6	160	282
" "	31	U	3	60	3		66	298
" "	31A	U	6	68	8	1	83	128
" "	32	U	4	114	13	3	134	207
" "	33	U	3	169	11		183	279
" "	34	U	9	159	11	4	183	302
" "	35	U	4	121	18	1	144	242
" "	35A	U	0	88	9	2	99	172
" "	36	U	0	66	8	4	78	187
" "	37	U	1	74	15		90	138
" "	38	U	3	148	19		170	274
" "	39	U	3	108	17		128	186
" "	39A	U	2	111	12		125	183
" "	40	U	7	121	14		142	192
" "	40A	U	1	112	9		122	174
" "	41	U	5	88	13		106	168
" "	41A	U	4	135	17	3	159	228
" "	42	U	8	125	13		146	225
" "	42A	U	8	107	20		135	194
" "	43	U	6	75	12		93	154
" "	43A	U	5	89	9	1	104	175

HOCHELAGA—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin		Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Jean-Marie Mastaï Georges Cardinal	Edouard Charles St-Père	Joseph Thomas Ulric Simard			
Montreal City (Cité)	44	U	2	90	22	1	115	169
" "	44A	U	2	110	11	1	124	174
" "	45	U	6	124	24		154	278
" "	46	U	1	90	15		106	208
" "	47	U	1	99	7	5	112	158
" "	48	U	4	145	32	1	182	253
" "	48A	U	3	81	12		96	145
" "	49	U	4	168	16		188	306
" "	49A	U	7	99	14		120	182
" "	50	U	3	127	14		144	241
" "	52	U	0	27	3		30	116
" "	53	U	2	76	12		90	174
" "	54	U	4	48	12		64	113
" "	55	U	1	121	19		141	158
" "	56	U	4	66	15		85	153
" "	56A	U	9	79	11		99	153
" "	57	U	5	125	33		163	281
" "	58	U	1	89	6		96	145
" "	58A	U	0	85	3		88	159
" "	59	U	3	122	19		144	252
" "	60	U	5	72	13	1	91	141
" "	60A	U	4	94	11		109	160
" "	61	U	1	84	9	12	106	201
" "	62	U	1	11	15		27	73
" "	63	U	12	63	17		92	171
" "	65	U	7	134	18		159	241
" "	66	U	0	104	22	27	153	217
" "	67	U	3	97	10		110	155
" "	67A	U	0	106	25	1	132	193
" "	68	U	2	117	24	2	145	202
" "	68A	U	2	116	14	1	133	198
" "	69	U	7	125	26	3	161	278
" "	70	U	2	77	7	4	90	214
" "	71	U	0	169	17	7	193	289
" "	72	U	2	202	6		210	305
" "	73	U	3	105	4		112	165
" "	73A	U	0	124	10	1	135	205
" "	74	U	1	120	6		127	195
" "	74A	U	3	97	20		120	176
" "	75	U	0	124	17		141	206
" "	76	U	0	132	9		141	226
" "	77	U	2	153	21		176	262
" "	78	U	0	116	12	3	131	195
" "	79	U	1	106	4	1	112	172
" "	80	U	1	102	17	2	122	195
" "	81	U	3	146	21		170	212
" "	81A	U	5	157	21		183	227
" "	82	U	0	90	11	1	102	148
" "	82A	U	1	101	5		107	159
" "	83	U	1	78	10		89	141
" "	83A	U	1	90	13	1	105	151
" "	84	U	7	103	25		135	194
" "	84A	U	3	62	24	3	92	139
" "	85	U	6	117	24		147	258
" "	86	U	2	78	11	3	94	144
" "	86A	U	2	65	26		93	149
" "	87	U	7	91	9		107	156
" "	87A	U	4	85	7		96	164
" "	88	U	3	61	16	1	81	130
" "	88A	U	8	51	27		86	172
" "	89	U	6	95	10	2	113	181
" "	89A	U	6	97	4		107	167
" "	90	U	5	107	43	1	156	285
" "	91	U	4	99	17		120	192
" "	91A	U	3	90	23		116	186

HOCHELAGA—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Jean-Marie Mastaï Georges Cardinal	Edouard Charles St-Père	Joseph Thomas Ulric Simard			
Montreal City (Cité)	92	U	1	95	17	.....	113	167
" "	92A	U	1	96	13	2	112	175
" "	93	U	3	161	32	.....	196	295
" "	94	U	7	102	14	2	125	189
" "	94A	U	4	118	15	.....	137	180
" "	95	U	5	138	12	1	156	229
" "	95A	U	3	88	19	1	111	183
" "	96	U	0	102	14	3	119	194
" "	96A	U	6	88	18	.....	112	178
" "	97	U	4	110	11	3	128	239
" "	98	U	1	83	16	1	101	204
" "	99	U	2	83	14	.....	99	174
" "	100	U	2	69	17	2	90	164
" "	101	U	7	87	16	1	111	193
" "	101A	U	2	63	22	.....	87	164
" "	102	U	2	101	31	1	135	180
" "	102A	U	4	125	29	.....	158	213
" "	103	U	4	103	22	.....	129	260
" "	104	U	3	74	27	.....	104	184
" "	104A	U	5	92	30	1	128	229
" "	105	U	3	77	21	.....	101	186
" "	105A	U	4	63	37	.....	104	219
" "	106	U	3	64	25	2	94	142
" "	107	U	14	112	21	.....	147	245
" "	108	U	3	132	20	4	159	245
" "	109	U	4	86	30	.....	120	207
" "	110	U	2	62	13	1	78	144
" "	110A	U	1	77	25	.....	103	181
" "	111	U	4	90	8	1	103	168
" "	112	U	4	72	19	.....	95	169
" "	112A	U	7	75	21	6	109	170
Advance (Provisoire)	.....	U	0	8	0	.....	8	
Totals—Totaux	162	.....	502	16,339	2,530	162	19,533	30,976

Majority for / Majorité pour **Edouard Charles St-Père** over (sur) **Joseph Thomas Ulric Simard, 13,809.** / **Jean-Marie Mastaï Georges Cardinal, 15,837.**

JACQUES-CARTIER Population—1921, 70,856

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Hon. Esioff Léon Patenaude.	J. Théodule Rhéaume.			
Lachine	1	U	120	28		148	186
"	1A	U	118	57		175	221
"	2	U	156	35		191	239
"	2A	U	169	43		212	275
"	3	U	166	74	2	242	300
"	4	U	99	76	4	179	223
"	5	U	54	72		126	160
"	6	U	82	77	2	161	202
"	7	U	71	80		151	182
"	8	U	53	90		143	175
"	8A	U	47	70		117	147
"	9	U	80	82		162	195
"	9A	U	100	84		184	225
"	10	U	76	111	3	190	234
"	10A	U	63	119		182	241
"	11	U	45	68		113	151
"	11A	U	33	91		124	141
"	12	U	82	128		210	267
"	13	U	70	84	2	156	183
"	13A	U	59	99		158	192
"	14	U	80	96		176	219
"	14A	U	69	58		127	165
"	15	U	74	81	2	157	196
"	16	U	87	138		225	326
"	17	U	36	56		92	123
"	18	U	54	103		157	220
"	18A	U	58	122	1	181	228
"	19	U	67	119	1	187	210
"	20	U	73	76	1	150	180
"	20A	U	45	100		145	196
"	21	U	43	30		73	94
"	22	U	54	68		122	157
"	23	U	38	93	1	132	155
"	23A	U	43	95	2	140	171
"	24	U	54	66	2	122	142
"	24A	U	44	100	2	146	185
"	25	U	95	121	1	217	278
"	26	U	70	69	1	140	167
"	27	U	67	64	1	132	164
"	27A	U	82	68	1	151	190
"	28	U	85	39		124	167
"	28A	U	106	57	1	164	198
Lasalle A-K	29	R	71	101		172	235
" L-Z	29	R	85	85		170	212
" A-K	29A	R	46	102	2	150	173
" L-Z	29A	R	46	89	1	136	174
St-Pierre	30	U	90	102	2	194	232
"	30A	U	53	69	1	123	164
"	31	U	49	125		174	197
"	31A	U	44	65	1	110	126
"	32	U	68	59		127	144
"	32A	U	89	94	1	184	202
"	33	U	49	97	2	148	163
"	33A	U	66	120	2	188	210
"	34	U	135	79	1	215	242
Dorval Town (Ville)	35	R	161	70		231	322
"	35A	R	142	78		220	300
"	36	R	74	129		203	256
"	36A	R	85	113	1	199	243
Dorval Parish (Paroisse)	37	R	66	58		124	151
Pointe Claire Town (Ville)	38	R	79	99	2	180	214
" "	38A	R	73	115		188	189
" "	39	R	160	83		243	271
" "	39A	R	146	101		247	272
" "	40	R	156	63		219	309

JACQUES-CARTIER.—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Hon. Esioff Léon Patenaude.	J. Théodule Rhéaume.			
Pointe Claire Town (Ville)	40A	R	136	40	2	178	246
" "	41	R	127	105	9	241	306
" "	41A	R	126	108	1	235	280
" "	41B	R	130	64	.....	194	246
Pointe Claire Parish (Paroisse)	42	R	15	226	1	242	277
Beaconsfield	43	R	112	66	1	179	230
"	43A	R	131	79	.....	210	275
Baie d'Urfé	44	R	60	42	2	104	119
Ste-Anne Parish (Paroisse)	45	R	77	29	.....	106	144
" "	46	R	91	39	1	131	179
" "	47	R	24	34	.....	58	65
Ste-Anne Town (Ville)	48	R	52	100	.....	152	167
"	48A	R	88	100	.....	188	227
"	49	R	93	91	.....	184	243
"	50	R	77	72	.....	149	177
"	50A	R	81	111	.....	192	206
"	51	R	110	69	.....	179	234
"	51A	R	106	57	.....	163	217
Senneville	52	R	104	48	.....	152	191
"	52A	R	90	31	1	122	165
Ste-Geneviève Parish (Paroisse)	53	R	52	139	3	194	215
" "	54	R	98	103	.....	201	227
Désormeaux	54A	R	26	101	1	128	138
Ile Bizard	55	R	54	46	2	102	121
"	55A	R	84	119	1	204	242
Ste-Geneviève Village	56	R	68	49	5	122	148
Ste-Geneviève de Pierrefonds	57	R	54	157	3	214	237
Roxboro	58	R	4	13	.....	17	24
Sarraguay	59	R	38	24	.....	62	72
St-Laurent Parish (Paroisse)	60	R	90	71	.....	161	200
" "	61	R	87	123	5	215	242
" "	62	R	68	59	.....	127	147
Côte St-Luc	63	R	158	42	3	203	226
St-Laurent Town (Ville)	64	U	147	98	7	252	284
" "	64A	U	126	102	.....	228	268
" "	65	U	181	74	2	257	291
" "	66	U	129	83	1	213	244
" "	67	U	109	130	2	241	295
" "	68	U	111	146	.....	257	291
" "	69	U	123	106	.....	229	245
Verdun	70	U	96	132	17	245	305
"	71	U	83	119	.....	202	250
"	72	U	76	66	1	143	188
"	72A	U	68	94	5	167	215
"	73	U	92	43	.....	135	176
"	74	U	70	62	1	133	174
"	74A	U	55	97	3	155	201
"	75	U	105	98	12	215	263
"	76	U	74	58	1	133	181
"	76A	U	63	67	4	134	181
"	77	U	64	56	.....	120	166
"	77A	U	71	52	1	124	169
"	78	U	53	36	.....	89	109
"	79	U	56	13	.....	69	81
"	80	U	115	135	2	252	277
"	81	U	91	80	.....	171	229
"	81A	U	85	72	.....	157	203
"	82	U	69	67	11	147	194
"	82A	U	84	69	2	155	183
"	83	U	78	48	.....	126	161
"	83A	U	73	59	2	134	191
"	84	U	120	98	.....	218	295
"	84A	U	127	89	4	220	287
"	84B	U	115	87	1	203	307
"	85	U	138	80	1	219	291

JACQUES-CARTIER—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Hon. Esioff Léon Patenaude.	J. Théodule Rhéaume.			
Verdun	85A	U	140	71	1	212	262
"	86	U	131	52	1	184	243
"	86A	U	141	68	.....	209	279
"	87	U	174	81	.....	255	290
"	87A	U	166	56	.....	222	274
"	88	U	167	85	2	254	303
"	88A	U	185	74	8	267	311
"	89	U	141	25	27	193	230
"	90	U	143	58	8	209	257
"	90A	U	138	53	.....	191	233
"	91	U	24	18	.....	42	52
"	92	U	142	59	.....	201	234
Youville	100	U	39	205	24	268	350
"	101	U	49	205	1	255	323
"	102	U	33	73	1	107	120
MONTREAL CITY (CITÉ)							
Ahuntsic	103	U	49	73	.....	122	133
"	104	U	61	154	.....	215	244
"	104A	U	45	120	.....	165	181
"	105	U	68	159	17	244	312
Bordeaux	106	U	49	141	3	193	222
"	106A	U	43	100	1	144	154
"	107	U	75	151	5	231	260
"	107A	U	48	122	4	174	199
Cartierville	108	U	52	101	.....	153	182
"	108A	U	61	68	2	131	158
"	109	U	96	130	4	230	256
"	109A	U	91	99	.....	190	229
"	110	U	83	110	2	195	239
"	110A	U	39	66	.....	105	139
Notre-Dame de Grâces	111	U	24	74	.....	98	116
" "	112	U	36	132	.....	168	183
" "	112A	U	27	104	4	135	145
" "	113	U	36	130	4	170	196
" "	114	U	15	59	7	81	101
" "	115	U	33	34	3	70	82
" "	116	U	154	41	.....	195	234
" "	116A	U	120	35	.....	155	205
" "	117	U	40	27	.....	67	118
Côte St-Paul,—Émard	118	U	77	117	.....	194	238
" "	118A	U	83	134	1	218	277
" "	119	U	71	98	.....	169	170
" "	119A	U	114	129	.....	243	291
" "	120	U	78	99	.....	177	205
" "	120A	U	103	151	10	264	312
" "	121	U	83	181	4	268	374
" "	121A	U	61	167	.....	228	275
" "	122	U	49	122	2	173	202
" "	122A	U	51	152	.....	203	266
" "	123	U	37	87	.....	124	221
" "	123A	U	51	93	.....	144	261
" "	124	U	96	132	3	231	274
" "	124A	U	81	158	.....	239	299
" "	125	U	40	113	.....	153	171
" "	125A	U	48	140	2	190	215
" "	126	U	66	155	9	230	276
" "	126A	U	57	140	.....	197	278
" "	126B	U	89	104	4	197	231
" "	127	U	27	108	1	136	279
" "	127A	U	30	150	.....	180	242
" "	128	U	74	170	.....	244	311
" "	128A	U	44	190	.....	234	290
" "	128B	U	81	150	1	232	276

JACQUES-CARTIER—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Hon. Esioff Léon Patenaude.	J. Théodule Rhéaume.			
MONTREAL CITY (CITÉ)							
Côte St-Paul,—Émard	129	U	54	120	2	176	368
" "	129A	U	30	77	1	108	231
" "	130	U	76	125	.....	201	239
" "	130A	U	69	134	.....	203	243
" "	131	U	82	119	.....	201	227
" "	131A	U	80	110	4	194	251
" "	132	U	72	151	1	224	268
" "	132A	U	83	164	.....	247	306
" "	133	U	75	100	4	179	218
" "	133A	U	91	106	1	198	233
" "	134	U	21	43	1	65	73
" "	135	U	67	78	1	146	174
" "	135A	U	61	99	1	161	194
Lachine Advance (Provisoire)	.....	U	2	0	.....	2	
Verdun Advance (Provisoire)	.....	U	21	11	.....	32	
Cartierville advance (Provisoire)	.....	U	11	9	.....	20	
Totals—Totaux	208	.....	16,602	18,755	349	35,706	44,197

Majority for / Majorité pour — J. Théodule Rhéaume, 2,153.

LAURIER-OUTREMONT Population—1921, 67,682

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Jean Edouard Charles Bumbray	Joseph Alexandre Mercier			
Montreal, Advance (Provisoire)	1	U	39	65	4	108	
Outremont, Advance (Provisoire)	2	U	34	40	.....	74	
MONTREAL CITY (CITÉ)							
Laurier Ward (Quartier)	1	U	47	94	26	167	216
" "	2	U	25	129	4	158	194
" "	3	U	15	148	3	166	204
" "	4	U	25	120	4	149	178
" "	5	U	17	156	4	177	204
" "	6	U	51	128	.....	179	227
" "	7	U	85	93	.....	178	257
" "	8	U	49	62	.....	111	157
" "	8A	U	42	54	.....	96	156
" "	9	U	73	89	2	164	236
" "	10	U	53	53	.....	106	140
" "	11	U	60	42	4	106	149
" "	12	U	51	92	2	145	180
" "	13	U	65	100	.....	165	206
" "	14	U	64	108	.....	172	220
" "	15	U	58	111	.....	169	207
" "	16	U	37	78	.....	115	154
" "	17	U	14	97	.....	111	144
" "	18	U	12	76	.....	88	110
" "	19	U	13	108	1	122	152
" "	20	U	16	184	3	203	261
" "	21	U	12	135	.....	147	235
" "	22	U	21	167	1	189	250
" "	23	U	43	116	3	162	206
" "	24	U	51	47	.....	98	126
" "	25	U	81	109	3	193	248
" "	26	U	58	64	2	124	171
St. Michel Ward (Quartier)	27	U	72	62	.....	134	171
" "	28	U	67	77	.....	144	211
" "	29	U	65	35	1	101	134
" "	30	U	47	78	.....	125	153
" "	31	U	38	103	.....	141	184
" "	32	U	23	100	.....	123	148
" "	33	U	12	69	.....	81	104
" "	34	U	32	80	1	113	139
" "	35	U	71	126	.....	197	267
" "	36	U	44	65	39	148	201
" "	37	U	86	75	2	163	211
" "	37A	U	36	56	.....	92	139
" "	38	U	82	51	1	134	176
" "	38A	U	73	55	.....	128	169
" "	39	U	78	49	1	128	202
" "	39A	U	69	52	.....	121	192
" "	40	U	86	87	2	175	239
" "	40A	U	54	50	.....	104	169
" "	41	U	81	90	2	173	254
" "	42	U	68	46	.....	114	187
" "	42A	U	53	35	.....	88	140
" "	43	U	54	73	.....	127	177
" "	44	U	55	131	.....	186	258
" "	45	U	55	140	.....	195	279
" "	46	U	38	86	2	126	160
" "	47	U	60	158	3	221	290
" "	48	U	61	109	1	171	203
" "	48A	U	34	46	5	85	115
" "	49	U	38	59	1	98	154
" "	49A	U	66	59	2	127	183
" "	50	U	102	91	.....	193	287
" "	51	U	85	88	2	175	241
" "	52	U	102	99	6	207	287

LAURIER-OUTREMONT—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Jean Edouard Charles Bumbray	Joseph Alexandre Mercier			
Montreal City (Cité)—Con.							
St. John Ward (Quartier)	53	U	60	61	.....	121	157
" "	53A	U	59	51	.....	110	150
" "	54	U	111	101	2	214	279
" "	55	U	114	81	.....	195	264
" "	55A	U	129	58	.....	187	289
" "	56	U	95	41	2	138	182
" "	57	U	82	47	.....	129	170
" "	58	U	68	36	.....	104	183
" "	59	U	78	69	.....	147	221
" "	60	U	69	42	.....	111	140
" "	61	U	71	38	.....	109	160
" "	62	U	85	103	3	191	241
" "	63	U	22	66	1	89	105
" "	64	U	30	111	.....	141	179
" "	65	U	26	86	1	113	148
" "	65A	U	34	99	.....	133	164
" "	66	U	17	109	1	127	164
" "	66A	U	20	105	1	126	167
" "	67	U	20	144	1	165	217
" "	68	U	29	159	3	191	278
" "	69	U	27	118	3	148	177
" "	70	U	23	109	.....	132	187
" "	71	U	26	153	.....	179	262
" "	72	U	31	210	3	244	269
" "	73	U	21	86	.....	107	176
" "	74	U	39	123	.....	162	213
" "	75	U	17	144	.....	161	212
" "	76	U	33	154	3	190	248
" "	77	U	27	35	3	65	128
" "	78	U	56	35	.....	91	104
" "	79	U	43	122	.....	165	209
" "	80	U	29	85	7	121	186
" "	81	U	24	95	1	120	185
" "	82	U	25	143	3	171	208
" "	83	U	20	109	.....	129	155
" "	84	U	16	106	.....	122	156
" "	85	U	30	89	5	124	168
" "	86	U	19	88	1	108	133
" "	87	U	33	105	2	140	179
" "	88	U	32	97	.....	129	188
" "	89	U	44	37	5	86	122
" "	90	U	12	32	2	46	62
" "	91	U	46	58	8	112	169
Outremont City (Cité)	92	U	16	32	1	49	75
" "	93	U	92	100	.....	192	268
" "	94	U	109	97	1	207	241
" "	94A	U	104	61	3	168	285
" "	95	U	75	73	.....	148	195
" "	95A	U	64	32	1	97	125
" "	96	U	86	132	.....	218	268
" "	97	U	94	97	.....	191	257
" "	98	U	85	103	1	189	228
" "	98A	U	89	73	.....	162	221
" "	99	U	129	83	7	219	295
" "	99A	U	99	95	.....	194	265
" "	100	U	83	68	.....	151	205
" "	100A	U	73	44	.....	117	185
" "	101	U	96	85	3	184	285
" "	101A	U	96	78	.....	174	251
" "	102	U	92	100	.....	192	274
" "	102A	U	78	55	1	134	201
" "	103	U	96	85	.....	181	245
" "	103A	U	69	46	1	116	175

LAURIER-OUTREMONT—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Jean Edouard Charles Bumbray	Joseph Alexandre Mercier			
MONTREAL CITY (CITÉ)—Con.							
Outremont, City (Cité)—Con.	104	U	104	73	.....	177	254
" "	104A	U	104	48	3	155	222
" "	105	U	87	61	.....	148	194
" "	106	U	61	104	.....	165	248
" "	106A	U	52	40	2	94	144
" "	107	U	71	109	1	181	270
" "	107A	U	65	87	4	156	197
" "	108	U	57	111	1	169	183
" "	109	U	1	2	.....	3	52
" "	110	U	66	69	2	137	175
" "	110A	U	47	49	4	100	145
" "	111	U	92	60	1	153	229
" "	111A	U	52	76	.....	128	185
" "	112	U	55	99	.....	154	211
" "	112A	U	40	70	1	111	143
" "	113	U	69	86	1	156	239
" "	113A	U	55	45	.....	100	147
" "	114	U	35	114	.....	149	201
" "	115	U	75	88	3	166	259
" "	115A	U	43	55	.....	98	161
" "	116	U	75	90	.....	165	244
" "	116A	U	40	57	2	99	149
" "	117	U	54	93	.....	147	199
" "	117A	U	36	45	3	84	119
" "	118	U	91	69	.....	160	230
Totals—Totaux.....	150	.....	8,342	12,724	245	21,311	28,910

Majority for / Majorité pour } **Joseph Alexandre Mercier, 4,382.**

MAISONNEUVE Population—1921, 65,646

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Raoul Dumouchel	Clément Robitaille			
Advance (Provisoire)		U	10	12		22	
Montreal City (Cité)	1	U	31	132	1	164	226
"	1A	U	16	128	3	147	186
"	2	U	25	112	1	138	187
"	2A	U	22	143		165	220
"	3	U	13	110		123	161
"	3A	U	20	82		102	143
"	4	U	30	145		175	249
"	5	U	19	82		101	155
"	5A	U	20	55		75	189
"	6	U	17	78	6	101	161
"	6A	U	15	88		103	146
"	7	U	10	104		114	160
"	7A	U	15	93	6	114	158
"	8	U	26	129		155	212
"	8A	U	19	123	1	143	193
"	9	U	26	119		145	219
"	9A	U	30	140		170	253
"	10	U	25	170		195	281
"	11	U	25	142		167	228
"	11A	U	25	122		147	210
"	12	U	18	105		123	182
"	12A	U	11	100		111	163
"	13	U	16	189		205	278
"	13A	U	24	184		208	309
"	14	U	33	128	2	163	268
"	15	U	35	104		139	202
"	16	U	16	94		110	148
"	16A	U	13	97	2	112	151
"	17	U	45	119	1	165	245
"	18	U	15	109		124	187
"	19	U	21	143		164	274
"	20	U	53	98		151	213
"	20A	U	55	121	1	177	254
"	20B	U	39	86	17	142	194
"	21	U	46	119		165	221
"	21A	U	33	110		143	205
"	22	U	52	56	2	110	172
"	22A	U	44	47		91	153
"	23	U	62	61		123	213
"	24	U	64	88	5	157	213
"	24A	U	52	74		126	215
"	25	U	22	133		155	212
"	25A	U	56	142	7	205	280
"	26	U	29	114		143	189
"	26A	U	47	77		124	169
"	27	U	55	113		168	259
"	28	U	71	83		154	246
"	29	U	33	135		168	269
"	30	U	39	100	7	146	229
"	30A	U	40	111		151	255
"	31	U	33	109	1	143	220
"	32	U	23	109		132	237
"	33	U	12	118		130	182
"	33A	U	5	89	4	98	149
"	34	U	42	136	2	180	269
"	35	U	20	79		99	168
"	35A	U	18	98		116	186
"	36	U	17	92		109	209
"	37	U	19	136	1	156	240
"	38	U	73	60		133	195
"	39	U	42	80		122	193
"	40	U	60	49		109	181

MAISONNEUVE—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Raoul Dumouchel	Clément Robitaille			
Montreal City (Cité)	40A	U	44	36		80	157
"	41	U	10	121		131	192
"	42	U	26	73	3	102	136
"	42A	U	25	81		106	157
"	43	U	24	30		54	75
"	44	U	24	118	1	143	203
"	45	U	25	90	2	117	165
"	46	U	46	88		134	199
"	47	U	27	74		101	190
"	48	U	68	69	1	138	211
"	48A	U	14	64		78	108
"	49	U	16	80		96	145
"	50	U	30	79		109	162
"	50A	U	16	77		93	135
"	51	U	24	134	2	160	247
"	52	U	32	157	4	193	270
"	53	U	17	177		194	281
"	54	U	8	130	1	139	236
"	55	U	8	91		99	179
"	56	U	56	106	1	163	256
"	57	U	8	92		100	141
"	57A	U	10	106	1	117	156
"	58	U	12	87		99	135
"	58A	U	9	126		135	190
"	59	U	13	89	1	103	141
"	59A	U	27	125		152	215
"	60	U	23	42		65	104
"	61	U	7	134		141	192
"	62	U	18	101		119	179
"	63	U	27	154		181	213
"	64	U	27	140		167	248
"	65	U	49	105		154	235
"	65A	U	68	87	2	157	268
"	66	U	58	90		148	251
"	67	U	31	73		104	157
"	67A	U	40	75	2	117	168
"	68	U	44	45		89	142
"	68A	U	31	63	2	96	156
"	69	U	31	50	2	83	150
"	70	U	43	142		185	264
"	71	U	62	66		128	193
"	71A	U	37	85		122	173
"	72	U	36	70	3	109	156
"	72A	U	39	104		143	200
"	73	U	43	71	3	117	163
"	73A	U	37	64		101	150
"	74	U	74	107		181	262
"	74A	U	42	126		168	254
"	75	U	70	66	3	139	218
"	76	U	29	69		98	155
"	76A	U	47	100	3	150	235
"	77	U	52	54		106	160
"	77A	U	49	84	1	134	208
"	78	U	62	41		103	169
"	79	U	41	154	6	201	288
"	80	U	43	95		138	209
"	81	U	28	137	4	169	264
"	82	U	27	144		171	263
"	83	U	17	76		93	149
"	83A	U	18	94	1	113	164
"	84	U	41	68		109	151
"	84A	U	44	62	3	109	164

MAISONNEUVE—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Raoul Dumouchel	Clément Robitaille			
Montreal City (Cité)	85	U	51	71	.....	122	185
"	85A	U	36	57	.....	93	159
"	86	U	37	125	2	164	264
"	86A	U	37	148	1	186	290
"	87	U	27	102	3	132	188
"	87A	U	35	88	4	127	212
"	88	U	33	112	.....	145	180
"	88A	U	28	83	.....	111	156
"	89	U	37	123	.....	160	242
"	90	U	20	104	1	125	192
"	90A	U	33	63	.....	96	152
"	91	U	51	147	1	199	273
"	92	U	21	117	1	139	221
Montreal, North (Nord)	93	R	10	136	.....	146	256
" "	94	R	10	97	4	111	175
" "	95	R	11	142	.....	153	246
" "	96	R	21	118	.....	139	242
" "	97-98	R	24	149	2	175	344
" "	99	R	18	162	1	181	321
St-Michel-de-Laval	100	R	8	88	1	97	154
"	100A	R	7	104	1	112	170
St-Léonard	101	R	26	102	.....	128	196
"	102	R	46	45	.....	91	169
Rivière-des-Prairies	103	R	25	44	.....	69	167
"	104	R	38	43	.....	81	150
Laval, Town (Ville)	105	R	64	119	1	184	286
Pointe-aux-Trembles Town, (Ville)	106	R	77	141	.....	218	302
" "	107	R	101	186	1	288	421
" "	108	R	51	88	1	140	210
" "	109	R	57	97	.....	154	228
Montreal East (Est)	110	R	52	122	.....	174	259
"	111	R	18	63	.....	81	109
"	112	R	28	132	3	163	253
"	113	R	32	85	.....	117	173
Totals—Totaux	159	.....	5,166	16,045	150	21,361	32,236

Majority for / Majorité pour } **Clément Robitaille, 10,879.**

MONT ROYAL Population—1921, 39,487

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Robert Smeaton White	Thomas Henry Carveth	Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Westmount City (Cité)	1	U	128	18	.....	146	206
" "	1A	U	119	21	.....	140	198
" "	2	U	111	13	.....	124	163
" "	2A	U	122	17	2	141	185
" "	3	U	134	17	2	153	211
" "	3A	U	136	19	3	158	231
" "	4	U	142	34	.....	176	228
" "	4A	U	116	19	.....	135	180
" "	5	U	98	26	.....	124	171
" "	5A	U	98	17	.....	115	161
" "	6	U	103	10	.....	113	158
" "	6A	U	90	9	.....	99	142
" "	7	U	103	20	.....	123	167
" "	7A	U	94	21	.....	115	153
" "	8	U	176	34	.....	210	254
" "	9	U	105	21	.....	126	165
" "	9A	U	78	13	2	93	156
" "	10	U	92	9	.....	101	152
" "	10A	U	112	4	.....	116	152
" "	11	U	83	23	.....	106	153
" "	11A	U	93	14	1	108	148
" "	12	U	144	19	.....	163	235
" "	12A	U	153	17	.....	170	222
" "	13	U	146	12	.....	158	213
" "	13A	U	104	17	.....	121	154
" "	14	U	131	13	1	145	194
" "	14A	U	137	19	1	157	188
" "	15	U	141	40	2	183	256
" "	16	U	95	30	.....	125	149
" "	16A	U	86	16	.....	102	142
" "	17	U	89	40	.....	129	193
" "	17A	U	103	26	.....	129	197
" "	18	U	105	29	.....	134	207
" "	18A	U	88	35	.....	123	212
" "	19	U	137	34	2	173	249
" "	20	U	139	22	.....	161	246
" "	21	U	152	27	.....	179	259
" "	21A	U	139	41	.....	180	241
" "	22	U	108	22	1	131	207
" "	22A	U	105	28	.....	133	208
" "	23	U	92	36	.....	128	190
" "	24	U	109	20	1	130	152
" "	24A	U	110	16	1	127	172
" "	25	U	130	38	3	171	239
" "	26	U	166	35	1	202	286
" "	27	U	92	10	.....	102	157
" "	27A	U	100	24	1	125	164
" "	28	U	155	30	1	186	251
" "	29	U	67	30	1	98	147
" "	29A	U	82	50	.....	132	182
MONTREAL CITY (CITÉ)							
Notre-Dame-de-Grâce	30	U	110	62	.....	172	212
" "	30A	U	119	59	.....	178	218
" "	31	U	83	43	.....	126	200
" "	32	U	99	22	.....	121	206
" "	32A	U	114	21	1	136	204
" "	33	U	75	25	.....	100	153
" "	33A	U	73	16	1	90	148
" "	33B	U	91	18	.....	109	191
" "	34	U	105	25	.....	130	168
" "	34A	U	108	36	2	146	176
" "	35	U	87	30	2	119	158
" "	35A	U	95	13	.....	108	163

MOUNT ROYAL—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Robert Smeaton White	Thomas Henry Carveth	Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
MONTREAL CITY (CITÉ)							
Notre-Dame-de-Grâce—Con.	36	U	113	26	.....	139	180
" "	36A	U	100	17	.....	117	164
" "	37	U	109	21	2	132	188
" "	37A	U	151	44	.....	195	246
" "	38	U	149	38	.....	187	240
" "	39	U	94	31	.....	125	192
" "	39A	U	120	25	.....	145	207
" "	40	U	162	50	.....	212	288
" "	41	U	98	30	1	129	188
" "	41A	U	110	27	.....	137	200
" "	42	U	76	31	.....	107	158
" "	42A	U	91	33	1	125	191
" "	42B	U	96	26	.....	122	182
" "	43	U	128	17	.....	145	245
" "	43A	U	139	39	.....	178	234
" "	44	U	119	39	.....	158	250
" "	45	U	95	26	.....	121	193
" "	45A	U	124	36	1	161	237
" "	46	U	100	59	1	160	227
" "	46A	U	105	49	3	157	232
" "	47	U	91	36	3	130	208
" "	48	U	76	32	4	112	204
" "	48A	U	62	19	.....	81	158
" "	49	U	119	27	.....	146	247
" "	49A	U	130	24	.....	154	258
" "	50	U	111	20	.....	131	201
" "	50A	U	73	39	1	113	190
" "	51	U	87	31	2	120	210
" "	52	U	121	34	.....	155	271
" "	53	U	57	31	.....	88	152
" "	53A	U	72	41	1	114	175
" "	54	U	97	85	5	187	288
" "	55	U	122	56	.....	178	240
" "	55A	U	106	70	.....	176	245
" "	56	U	133	26	2	161	222
" "	57	U	106	106	3	215	298
" "	58	U	56	65	.....	121	172
" "	58A	U	56	42	.....	98	165
" "	59	U	64	37	.....	101	151
" "	59A	U	58	39	.....	97	165
" "	60	U	105	44	.....	149	203
" "	60A	U	97	55	.....	152	193
" "	61	U	151	56	3	210	282
" "	61A	U	152	72	.....	224	299
Hampstead Town (Ville).....	62	U	89	10	1	100	132
MONTREAL CITY (CITÉ)							
Notre-Dame-de-Grâce.....	63	U	79	58	.....	137	195
" "	63A	U	90	32	.....	122	169
Côte des Neiges.....	64	U	43	68	1	112	184
"	64A	U	40	75	1	116	183
"	65	U	58	117	1	176	279
"	65A	U	50	136	.....	186	295
"	65B	U	60	101	1	162	256
"	65C	U	51	100	.....	151	236
"	65D	U	70	80	.....	150	225
Mount-Royal Town (Ville)....	66	U	175	53	.....	228	282
" "	66A	U	155	54	2	211	261
Mount Royal Park Avenue Extension.....	68	U	179	34	.....	213	280
" " ..	68A	U	129	34	.....	163	223
" " ..	68B	U	160	23	1	184	253
" " ..	69	U	105	35	2	142	212
" " ..	69A	U	129	45	.....	174	259
" " ..	69B	U	100	24	3	127	202

MONT ROYAL—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Robert Smeaton White	Thomas Henry Carveth			
Montreal	70	U	100	18	.....	118	185
"	70A	U	80	6	.....	86	138
Montreal West (Ouest)	71	U	88	18	.....	106	141
" "	71A	U	116	8	.....	124	169
" "	72	U	105	15	.....	120	156
" "	72A	U	123	19	.....	142	182
" "	73	U	177	30	.....	207	266
" "	73A	U	181	17	.....	198	266
Advance (Provisoire)	.....	.....	39	13	2	54	
Totals—Totaux	133	.....	14,249	4,499	80	18,828	26,911

Majority for / Majorité pour **Robert Smeaton White, 9,750.**

ST. ANN Population—1921, 54,834

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	James John Edmund Guerin	Thomas O'Connell			
Montreal City (Cité).....	1	U	93	22	5	120	151
"	2	U	55	78	.....	133	163
"	3	U	99	95	.....	194	253
" .....A-K	4	U	68	55	2	125	200
" .....L-Z	4	U	94	79	2	175	210
"	5	U	47	48	.....	95	130
"	6	U	66	120	10	196	255
"	7	U	71	88	1	160	227
" .....A-J	8	U	37	88	2	127	159
" .....K-Z	8	U	28	94	2	124	164
" .....A-J	9	U	37	83	2	122	159
" .....K-Z	9	U	50	83	7	140	172
" .....A-L	10	U	62	90	.....	152	210
" .....M-Z	10	U	54	113	1	168	201
" .....A-L	11	U	46	75	.....	121	162
" .....M-Z	11	U	46	70	.....	116	141
" .....A-K	12	U	131	102	.....	233	294
" .....L-Z	12	U	118	74	24	216	269
"	13	U	65	88	.....	153	218
" .....A-J	14	U	75	43	1	119	137
" .....K-Z	14	U	53	55		108	167
" .....A-K	15	U	62	52	3	117	168
" .....L-Z	15	U	58	46	.....	104	157
"	16	U	116	55	.....	171	222
" .....A-K	17	U	86	35	.....	121	158
" .....L-Z	17	U	102	25	1	128	158
"	18	U	59	15	1	75	118
" .....A-K	19	U	69	59	.....	128	178
" .....L-Z	19	U	49	66	3	118	177
"	20	U	84	80	18	182	267
" .....A-K	21	U	46	83	.....	129	154
" .....L-Z	21	U	71	49	1	121	165
" .....A-K	22	U	75	71		146	197
" .....L-Z	22	U	85	68	.....	153	193
"	23	U	147	76	.....	223	296
" .....A-L	24	U	52	115	4	171	207
" .....M-Z	24	U	38	117	.....	155	197
"	25	U	107	39	6	152	200
" .....A-K	26	U	72	33	1	106	163
" .....L-Z	26	U	76	28	6	110	152
"	27	U	63	45	1	109	154
"	28	U	55	85	.....	140	178
"	29	U	84	172	1	257	299
" .....A-L	30	U	31	100	1	132	171
" .....M-Z	30	U	18	97	3	118	151
"	31	U	34	100	.....	134	154
" .....A-L	32	U	32	81	.....	113	152
" .....M-Z	32	U	54	70	.....	124	152
"	33	U	40	112	.....	152	208
" .....A-J	34	U	46	113	1	160	195
" .....K-Z	34	U	32	95	1	128	157
" .....A-L	35	U	41	100	3	144	173
" .....M-Z	35	U	23	93	.....	116	140
"	36	U	89	109	.....	198	255
" .....A-L	37	U	47	87	.....	134	163
" .....M-Z	37	U	41	98	.....	139	180
" .....A-L	38	U	71	135	4	210	261
" .....M-Z	38	U	35	125	1	161	198
"	39	U	66	131	.....	197	243
" .....A-M	40	U	47	105	4	156	209
" .....N-Z	40	U	25	57	1	83	107
" .....A-L	41	U	49	117	1	167	213
" .....M-Z	41	U	58	97	1	156	188
" .....A-K	42	U	47	92	.....	139	170
" .....L-Z	42	U	53	92	.....	145	183

STE-ANNE—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	James John Edmund Guerin	Thomas O'Connell			
Montreal City (Cité).....	43	U	38	96	1	135	204
" .....A-K	44	U	56	67	.....	123	163
" .....L-Z	44	U	58	94	.....	152	211
" .....A-K	45	U	50	93	1	144	194
" .....L-Z	45	U	40	102	1	143	191
"	46	U	67	103	3	173	231
"	47	U	94	84	2	180	231
"	48	U	131	29	3	163	185
"	49	U	197	55	1	253	276
"	50	U	178	55	5	238	270
" .....A-G	51	U	129	23	.....	152	170
" .....H-Z	51	U	98	37	6	141	150
"	52	U	206	49	1	256	283
"	53	U	225	43	.....	268	297
"	54	U	126	42	.....	168	229
"	55	U	201	53	3	257	296
"	56	U	184	47	14	245	293
"	57	U	186	40	.....	226	270
"	58	U	154	33	4	191	218
"	59	U	141	25	4	170	180
"	60	U	130	25	.....	155	211
"	61	U	103	39	6	148	163
"	62	U	43	13	.....	56	62
"	63	U	23	18	1	42	59
" .....A-J	64	U	86	62	.....	148	208
" .....K-Z	64	U	80	63	.....	143	220
"	65	U	27	34	14	75	87
" .....A-L	66	U	114	63	.....	177	227
" .....M-Z	66	U	64	34	.....	98	126
" .....A-K	67	U	134	78	.....	212	271
" .....L-Z	67	U	105	55	2	162	217
" .....A-K	68	U	71	135	3	209	289
" .....L-Z	68	U	67	94	17	178	238
"	69	U	99	31	.....	130	145
" .....A-K	70	U	145	50	3	198	260
" .....L-Z	70	U	101	53	.....	154	217
" .....A-D	71	U	120	34	.....	154	219
" .....E-N	71	U	114	50	1	165	240
" .....O-Z	71	U	71	48	2	121	169
" .....A-K	72	U	142	41	1	184	260
" .....L-Z	72	U	120	54	.....	174	234
"	73	U	142	49	.....	191	238
" .....A-L	74	U	87	49	.....	136	197
" .....M-Z	74	U	61	44	1	106	145
" .....A-K	75	U	97	61	.....	158	212
" .....L-Z	75	U	111	58	1	170	223
" .....A-J	76	U	92	78	.....	170	273
" .....K-Z	76	U	97	101	.....	198	314
" .....A-G	77	U	75	30	.....	105	167
" .....H-Z	77	U	70	36	1	107	176
"	78	U	105	65	6	176	264
" .....A-L	79	U	91	61	2	154	219
" .....M-Z	79	U	82	35	.....	117	156
" .....A-L	80	U	103	69	2	174	294
" .....M-Z	80	U	66	98	1	165	238
"	81	U	122	77	1	200	291
"	82	U	72	137	4	213	273
"	83	U	99	74	1	174	215
"	84	U	77	69	.....	146	229
" .....A-K	85	U	58	40	3	101	164
" .....L-Z	85	U	69	38	1	108	159
" .....A-L	86	U	77	75	.....	152	246
" .....M-Z	86	U	55	67	.....	122	187
" .....A-K	87	U	66	64	1	131	164
" .....L-Z	87	U	60	75	2	137	164

ST. ANN—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	James John Edmund Guerin	Thomas O'Connell			
Montreal City (Cité).....	88	U	67	66	.....	133	157
" .....A-K	89	U	61	61	.....	122	164
" .....L-Z	89	U	57	64	3	124	143
"	90	U	209	20	3	232	257
" .....A-J	91	U	58	67	1	126	154
" .....K-Z	91	U	55	53	.....	108	144
"	92	U	125	72	.....	197	256
Advance (Provisoire).....	.....	U	24	14	1	39	
Totals—Totaux.....	138	.....	11,238	9,474	260	20,972	27,370

Majority for / Majorité pour } James John Edmund Guerin, 1,764.

ST-ANTOINE Population—1921, 33,338

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Leslie Gordon Bell	John Jennings Creelman			
			On a recount (Sur un nouveau dépouillement)				
MONTREAL CITY (CITÉ)							
St-Joseph Ward (Quartier)	1	U	69	188	.....	257	302
" "	2	U	54	110	3	167	216
" "	3	U	42	179	4	225	277
" "	4	U	21	95	1	117	143
" "	5	U	51	64	.....	115	164
" "	6	U	33	113	1	147	197
" "	6A	U	23	77	.....	100	130
" "	7	U	63	151	1	215	276
" "	8	U	57	112	1	170	242
" "	9	U	40	99	.....	139	172
" "	10	U	35	198	3	236	283
" "	11	U	30	132	2	164	203
" "	12	U	50	76	.....	126	175
" "	12A	U	58	67	3	128	167
" "	13	U	88	135	5	228	278
" "	14	U	33	132	2	167	210
" "	15	U	34	163	1	198	238
" "	16	U	53	112	.....	165	212
" "	16A	U	41	93	.....	134	172
" "	17	U	40	87	3	130	158
" "	17A	U	33	86	3	122	145
" "	18	U	34	81	1	116	140
" "	18A	U	52	69	.....	121	159
" "	19	U	69	134	3	206	257
" "	20	U	44	154	.....	198	243
" "	21	U	56	95	4	155	191
" "	21A	U	46	109	.....	155	188
" "	22	U	89	116	1	206	271
Ste-Cunégonde Ward (Quartier)	23	U	69	123	4	196	221
" "	24	U	65	78	.....	143	162
" "	24A	U	49	70	.....	119	142
" "	25	U	16	119	.....	135	181
" "	25A	U	17	114	1	132	187
" "	26	U	39	176	2	217	273
St-Andrew Ward (Quartier)	27	U	63	61	3	127	177
" "	27A	U	41	58	1	100	140
" "	28	U	103	120	.....	223	287
" "	29	U	86	123	2	211	260
" "	29A	U	91	110	.....	201	243
" "	30	U	89	94	.....	183	227
" "	30A	U	98	63	.....	161	217
" "	31	U	134	35	2	171	241
" "	31A	U	131	44	1	176	249
" "	32	U	76	54	3	133	187
" "	32A	U	78	38	1	117	161
" "	33	U	118	81	.....	199	276
" "	33A	U	129	58	2	189	242
" "	34	U	78	47	.....	125	167
" "	34A	U	79	39	.....	118	155
" "	35	U	131	54	1	186	246
" "	35A	U	148	57	3	208	288
" "	36	U	119	37	.....	156	224
" "	37	U	75	44	.....	119	158
" "	37A	U	79	52	1	132	174
" "	38	U	112	48	.....	160	217
" "	38A	U	105	50	.....	155	193
" "	38B	U	124	48	.....	172	234
" "	39	U	171	45	1	217	280
" "	39A	U	157	44	2	203	263
" "	40	U	103	47	2	152	195
" "	40A	U	107	26	.....	133	187
" "	41	U	103	52	.....	155	196

ST. ANTOINE—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin		Ballots cast for — Bulletins déposés pour				
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Leslie Gordon Bell	John Jennings Creelman	Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
" "	41A	U	121	37	1	159	201
" "	42	U	72	38	.....	110	198
" "	43	U	127	55	1	183	237
" "	44	U	96	40	.....	136	188
" "	45	U	124	21	1	146	173
" "	45A	U	92	34	.....	126	152
" "	46	U	160	40	3	203	273
" "	47	U	92	21	1	114	153
" "	47A	U	104	20	2	126	161
" "	48	U	170	59	1	230	312
" "	48A	U	168	27	.....	195	269
" "	49	U	107	13	1	121	160
" "	49A	U	118	13	.....	131	179
" "	50	U	193	22	.....	215	279
" "	51	U	94	68	3	165	230
" "	51A	U	107	26	.....	133	169
" "	52	U	103	38	.....	141	179
Advance (Provisoire).....	.....	U	36	51	2	89	
Totals—Totaux.....	80	.....	6,605	6,159	90	12,854	16,572

Majority for / Majorité pour **Leslie Gordon Bell, 446.**

ST-DENIS Population—1921, 75,475

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Joseph Arthur Denis	Réné Marion	Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Montreal City (Cité).....	1	U	96	43	4	143	166
"	1A	U	83	12	.....	95	141
"	2	U	99	15	.....	114	211
"	3	U	90	26	.....	116	173
"	3A	U	82	18	1	101	174
"	4	U	78	11	2	91	144
"	5	U	113	44	2	159	256
"	6	U	71	9	1	81	139
"	7	U	73	27	.....	100	166
"	8	U	94	9	1	104	166
"	8A	U	98	9	.....	107	171
"	9	U	153	23	.....	176	292
"	10	U	104	15	.....	119	211
"	11	U	92	22	.....	114	167
"	12	U	107	6	.....	113	187
"	12A	U	88	12	3	103	163
"	13	U	64	16	1	81	153
"	13A	U	91	20	.....	111	177
"	14	U	107	17	.....	124	179
"	15	U	147	26	.....	173	309
"	16	U	147	23	.....	170	252
"	17	U	95	31	1	127	195
"	17A	U	112	13	.....	125	179
"	18	U	80	13	4	97	147
"	19	U	134	32	.....	166	247
"	20	U	91	18	1	110	158
"	21	U	102	11	.....	113	172
"	21A	U	85	9	.....	94	141
"	22	U	128	29	.....	157	242
"	23	U	131	30	3	164	246
"	24	U	109	20	.....	129	189
"	25	U	85	5	.....	89	147
"	25A	U	86	19	.....	105	159
"	26	U	139	22	.....	161	246
"	27	U	150	31	.....	181	259
"	28	U	126	21	.....	147	235
"	29	U	86	20	1	107	160
"	29A	U	90	18	.....	108	155
"	30	U	92	16	1	109	177
"	30A	U	77	20	.....	97	149
"	31	U	133	29	2	164	278
"	32	U	102	26	.....	128	215
"	33	U	104	13	2	119	173
"	34	U	107	34	2	143	203
"	34A	U	147	21	1	169	246
"	35	U	188	40	3	231	337
"	35A	U	171	32	1	204	295
"	36	U	82	34	1	117	159
"	37	U	80	29	1	110	183
"	37A	U	67	32	2	101	194
"	38	U	103	51	.....	154	265
"	39	U	117	37	7	161	265
"	40	U	144	37	3	184	209
"	41	U	117	21	1	139	246
"	42	U	138	25	.....	163	305
"	43	U	93	14	4	111	189
"	44	U	95	19	1	115	172
"	44A	U	104	13	1	118	167
"	45	U	91	22	1	114	192
"	46	U	97	18	.....	115	169
"	47	U	127	12	.....	139	203
"	47A	U	124	17	2	143	188
"	48	U	73	27	.....	100	149
"	48A	U	81	28	.....	109	177
"	49	U	83	26	4	113	186

ST. DENIS—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Joseph Arthur Denis	René Marion			
Montreal City (Cité)	50	U	97	18		115	190
"	51	U	164	17	1	182	264
"	52	U	119	37	2	158	273
"	53	U	58	14	2	74	156
"	54	U	110	16		126	231
"	55	U	72	13		85	169
"	56	U	126	28	2	156	231
"	56A	U	125	24		149	258
"	57	U	75	15		90	151
"	57A	U	89	22		111	183
"	58	U	119	9	1	129	236
"	59	U	69	17		86	340
"	59A	U	81	19	4	104	
"	60	U	111	19		130	213
"	61	U	98	15	1	114	196
"	62	U	105	12		117	246
"	63	U	111	26		137	230
"	64	U	125	15	1	141	227
"	65	U	91	17	2	110	159
"	66	U	129	17		146	183
"	67	U	163	16		179	275
"	68	U	113	11		124	428
"	68A	U	111	21	1	133	
"	69	U	135	24		159	436
"	69A	U	162	18	1	181	
"	70	U	169	21		190	492
"	70A	U	107	30		137	
"	71	U	139	27		166	271
"	72	U	86	13		99	308
"	72A	U	87	17	1	105	
"	73	U	118	24	1	143	379
"	73A	U	92	12	2	106	
"	74	U	99	23	1	123	370
"	74A	U	107	19		126	
"	75	U	89	20		109	329
"	75A	U	79	35		114	
"	76	U	98	14		112	225
"	77	U	72	22	2	96	163
"	78	U	100	26	1	127	216
"	79	U	72	30		102	324
"	79A	U	52	31		83	
"	80	U	105	34		139	221
"	81	U	48	31		79	290
"	81A	U	63	19		82	
"	82	U	85	31	1	117	254
"	83	U	42	18	7	67	173
"	84	U	67	16		83	158
"	85	U	116	24		140	487
"	85A	U	133	31		164	
"	86	U	114	34		148	267
"	87	U	110	12	1	123	371
"	87A	U	137	13		150	
"	88	U	76	5		81	148
"	89	U	52	7	2	61	124
"	90	U	30	6	11	50	141
"	91	U	32	11	7	47	171
"	92	U	69	7		76	154
"	93	U	126	22		148	207
"	94	U	87	8		95	137
"	95	U	123	6		129	207
"	96	U	145	41		186	302
"	97	U	46	4		50	97
"	98	U	114	34		148	219
"	99	U	140	19	1	160	503
"	99A	U	145	31		176	

ST. DENIS—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Joseph Arthur Denis	René Marion			
Montreal City (Cité)	100	U	91	53	2	146	235
"	101	U	97	32	.....	129	252
"	102	U	100	21	1	122	385
"	102A	U	99	15	.....	114	
"	103	U	96	29	.....	125	402
"	103A	U	80	31	5	116	
"	104	U	60	22	.....	82	263
"	104A	U	50	25	.....	75	
"	105	U	68	26	.....	94	199
"	106	U	55	10	.....	65	120
"	107	U	107	19	11	137	220
"	108	U	61	9	.....	70	104
"	109	U	139	25	.....	164	262
"	110	U	115	35	.....	150	394
"	110A	U	73	14	1	88	
"	111	U	150	28	5	183	310
"	112	U	109	55	.....	164	301
"	113	U	135	28	.....	163	294
"	114	U	30	7	.....	37	90
"	115	U	96	33	.....	129	220
"	116	U	96	32	1	129	333
"	116A	U	49	12	.....	61	
"	117	U	126	30	.....	156	403
"	117A	U	61	22	.....	83	
"	118	U	96	31	.....	127	345
"	118A	U	70	16	1	87	
"	119	U	132	37	4	173	263
"	120	U	112	39	1	152	249
"	121	U	137	26	.....	163	365
"	121A	U	41	22	2	65	
"	122	U	77	35	.....	112	309
"	122A	U	57	9	.....	66	
"	123	U	106	40	.....	146	234
"	124	U	73	17	.....	90	187
"	125	U	11	10	1	22	71
"	126	U	143	40	2	185	285
"	127	U	149	32	1	182	440
"	127A	U	58	24	1	83	
"	128	U	143	33	.....	176	273
"	129	U	133	22	3	158	224
"	130	U	140	32	3	175	266
"	131	U	107	21	5	133	312
"	131A	U	49	9	.....	58	
"	132	U	136	31	1	168	289
"	133	U	118	33	.....	151	233
"	134	U	108	26	.....	134	315
"	134A	U	50	12	.....	62	
"	135	U	128	16	4	148	255
"	136	U	88	30	.....	118	178
"	137	U	17	6	.....	23	83
"	138	U	89	22	.....	111	216
"	139	U	104	22	.....	126	228
"	140	U	75	14	.....	89	157
"	141	U	71	18	.....	89	182
"	142	U	98	29	.....	127	394
"	142A	U	96	20	.....	116	
"	143	U	66	29	2	97	172
"	144	U	143	39	1	183	289
"	145	U	137	39	1	177	282
"	146	U	28	12	3	43	76
"	147	U	97	31	1	129	211
"	148	U	81	32	1	114	219
"	149	U	121	15	.....	136	320
"	149A	U	51	10	.....	61	
"	150	U	92	25	.....	117	176

ST. DENIS—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Joseph Arthur Denis	René Marion			
Montreal City (Cité).....	151	U	65	17	.....	82	173
"	152	U	116	11	5	132	216
"	153	U	61	8	.....	69	144
"	154	U	100	24	1	125	173
"	155	U	93	27	3	123	332
"	155A	U	60	20	.....	80	
"	156	U	49	15	.....	64	137
"	157	U	119	28	.....	147	313
"	157A	U	70	18	.....	88	
"	158	U	115	31	.....	146	325
"	158A	U	60	19	.....	79	
"	159	U	161	42	.....	203	447
"	159A	U	76	17	.....	93	
"	160	U	93	19	.....	112	188
"	161	U	65	22	.....	87	163
"	162	U	132	30	.....	162	415
"	162A	U	96	24	.....	120	
"	163	U	62	17	.....	79	134
"	164	U	140	38	3	181	269
"	165	U	122	19	4	145	228
"	166	U	54	27	.....	81	156
"	167	U	97	21	.....	118	201
"	168	U	123	22	.....	145	223
Advance (Provisoire).....	.....	U	25	3	1	29	
Totals—Totaux.....	219	.....	21,497	4,863	202	26,562	43,070

Majority for / Majorité pour — Joseph Arthur Denis, 16,634.

ST-HENRI Population—1921, 44,372

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Paul Mercier	Joseph Mongeau	Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Montreal City (Cité)	1	U	72	33	6	111	174
" "	2	U	136	38	2	176	233
" "	3	U	134	45	1	180	257
" "	4	U	162	36	5	203	272
" "	5	U	138	35	.....	173	260
" "	6	U	81	24	3	108	147
" "	6A	U	75	21	.....	96	154
" "	7	U	105	10	.....	115	157
" "	7A	U	101	16	1	118	152
" "	8	U	127	20	.....	147	220
" "	8A	U	120	22	2	144	192
" "	9	U	93	5	.....	98	143
" "	9A	U	107	8	.....	115	168
" "	10	U	96	25	.....	121	172
" "	10A	U	74	20	.....	94	142
" "	11	U	91	30	2	123	168
" "	11A	U	97	26	.....	123	162
" "	12	U	123	20	.....	143	182
" "	12A	U	114	30	.....	144	196
" "	13	U	158	19	.....	177	273
" "	14	U	113	33	5	151	216
" "	14A	U	101	23	1	125	182
" "	15	U	92	19	.....	111	146
" "	15A	U	93	25	.....	118	156
" "	16	U	187	32	.....	219	292
" "	17	U	88	16	1	105	140
" "	17A	U	107	19	.....	126	177
" "	18	U	46	63	.....	109	154
" "	18A	U	83	12	6	101	147
" "	19	U	215	28	.....	243	299
" "	20	U	81	20	.....	101	147
" "	20A	U	94	18	1	113	159
" "	21	U	118	11	.....	129	170
" "	21A	U	92	15	.....	107	146
" "	22	U	119	26	.....	145	200
" "	23	U	120	32	1	153	224
" "	24	U	134	30	.....	164	224
" "	25	U	86	13	.....	99	153
" "	25A	U	87	15	.....	102	160
" "	26	U	25	0	1	26	51
" "	27	U	82	24	3	109	152
" "	27A	U	94	16	1	111	151
" "	28	U	86	29	.....	115	148
" "	29	U	148	19	6	173	248
" "	30	U	98	18	2	118	154
" "	30A	U	121	20	.....	141	184
" "	31	U	53	12	2	67	116
" "	32	U	143	25	.....	168	235
" "	33	U	108	16	.....	124	183
" "	34	U	56	12	2	70	121
" "	34A	U	102	11	2	115	169
" "	35	U	79	18	4	101	166
" "	35A	U	75	22	.....	97	180
" "	36	U	97	15	.....	112	198
" "	37	U	98	22	7	127	177
" "	37A	U	58	11	3	72	147
" "	38	U	141	20	1	162	247
" "	39	U	104	14	3	121	161
" "	39A	U	111	17	3	131	193
" "	40	U	94	8	22	124	164
" "	40A	U	117	9	16	142	192
" "	41	U	115	17	.....	132	216
" "	41A	U	170	30	.....	200	264
" "	42	U	122	18	.....	140	206
" "	43	U	121	22	1	144	226

ST. HENRI—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Paul Mercier	Joseph Mongeau			
Montreal City (Cité)—Con.	43A	U	111	20	.....	131	178
" "	44	U	127	25	.....	152	245
" "	45	U	49	21	.....	70	148
" "	46	U	42	26	2	70	133
" "	47	U	38	32	.....	70	163
" "	48	U	71	20	1	92	200
" "	49	U	78	25	.....	103	176
" "	50	U	86	18	3	107	166
" "	50A	U	75	16	2	93	140
" "	51	U	90	19	5	114	164
" "	52	U	146	39	3	188	285
" "	53	U	99	30	.....	129	223
" "	54	U	131	44	.....	175	259
" "	55	U	179	20	.....	199	268
" "	56	U	111	43	5	159	230
" "	57	U	159	19	1	179	259
" "	58	U	119	26	.....	145	234
" "	59	U	130	30	3	163	230
" "	60	U	143	22	2	167	224
" "	61	U	81	35	1	117	158
" "	61A	U	97	19	.....	116	158
" "	62	U	154	22	.....	176	241
" "	63	U	121	46	2	169	264
" "	64	U	129	28	8	165	210
" "	65	U	82	26	.....	108	145
" "	65A	U	113	10	.....	123	162
" "	66	U	93	19	.....	112	134
" "	67	U	95	27	5	127	186
" "	68	U	161	47	.....	208	280
Advance (Provisoire.....	.....	U	7	0	.....	7	
Totals—Totaux.....	95	.....	9,995	2,152	159	12,306	17,878

Majority for / Majorité pour } **Paul Mercier, 7,843.**

SAINT-JACQUES Population—1921, 54,741

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Georges Avila Marsan	Louis Edouard Fernand Rinfret	Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Montreal City (Cité)	1	U	31	137	2	170	240
" "	2	U	17	153	.....	170	231
" "	3	U	22	124	.....	146	214
" "	4	U	8	98	.....	106	149
" "	5	U	13	96	.....	109	154
" "	6	U	16	154	1	171	245
" "	7	U	13	103	6	122	168
" "	8	U	23	70	.....	93	135
" "	9	U	20	141	.....	161	240
" "	10	U	30	102	1	133	279
" "	11	U	13	167	1	181	257
" "	12	U	13	95	.....	108	159
" "	13	U	10	99	.....	109	170
" "	14	U	23	152	4	179	267
" "	15	U	11	107	4	122	168
" "	16	U	10	82	.....	92	154
" "	17	U	47	128	2	177	263
" "	18	U	23	135	.....	158	235
" "	19	U	31	162	.....	193	284
" "	20	U	16	108	.....	124	175
" "	21	U	18	111	.....	129	197
" "	22	U	19	151	.....	170	247
" "	23	U	54	116	.....	170	255
" "	24	U	29	115	7	151	225
" "	25	U	20	109	3	132	219
" "	26	U	14	56	.....	70	128
" "	27	U	24	155	.....	179	263
" "	28	U	25	139	.....	164	241
" "	29	U	11	126	7	144	242
" "	30	U	14	98	.....	112	178
" "	31	U	24	146	.....	170	237
" "	32	U	25	138	1	164	223
" "	33	U	26	114	.....	140	213
" "	34	U	20	112	.....	132	198
" "	35	U	24	120	.....	144	276
" "	36	U	32	119	8	159	294
" "	37	U	25	94	3	122	174
" "	38	U	25	104	.....	129	196
" "	39	U	11	81	.....	92	170
" "	40	U	17	88	.....	105	150
" "	41	U	26	106	56	188	272
" "	42	U	32	115	1	148	225
" "	43	U	13	87	2	102	140
" "	44	U	25	85	.....	110	178
" "	45	U	15	87	1	103	149
" "	46	U	26	88	.....	114	169
" "	47	U	45	144	2	191	278
" "	48	U	14	117	2	133	227
" "	49	U	19	143	1	163	278
" "	50	U	17	105	5	127	182
" "	51	U	16	89	.....	105	185
" "	52	U	19	87	.....	106	169
" "	53	U	11	63	.....	74	134
" "	54	U	12	134	.....	146	247
" "	55	U	23	162	.....	185	289
" "	56	U	9	98	5	112	175
" "	57	U	13	124	8	145	249
" "	58	U	16	125	.....	141	247
" "	59	U	13	135	.....	148	239
" "	60	U	21	184	4	209	280
" "	61	U	9	125	.....	134	215
" "	62	U	25	149	.....	174	281
" "	63	U	23	155	.....	178	274
" "	64	U	13	96	.....	109	167
" "	65	U	14	77	1	92	150

ST. JAMES—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Georges Avila Marsan	Louis Edouard Fernand Rinfret			
Montreal City (Cité)—Con.....	66	U	9	140	1	150	217
" "	67	U	14	153	3	170	283
" "	68	U	42	126	5	173	290
" "	69	U	7	121	.....	128	196
" "	70	U	34	90	.....	124	181
" "	71	U	24	107	3	134	199
" "	72	U	23	118	1	142	211
" "	73	U	27	119	3	149	236
" "	74	U	35	102	.....	137	193
" "	75	U	26	136	.....	162	233
" "	76	U	25	149	.....	174	264
" "	77	U	35	115	3	153	252
" "	78	U	20	133	2	155	256
" "	79	U	30	157	3	190	282
" "	80	U	26	169	.....	195	219
" "	81	U	23	128	2	153	213
" "	82	U	23	124	.....	147	225
" "	83	U	11	91	.....	102	151
" "	84	U	23	115	3	141	203
" "	85	U	7	120	2	129	204
" "	86	U	12	49	.....	61	128
" "	87	U	12	126	1	139	205
" "	88	U	10	122	.....	132	204
" "	89	U	19	157	.....	176	283
" "	90	U	36	142	.....	178	267
" "	91	U	36	145	2	183	288
" "	92	U	18	142	.....	160	245
" "	93	U	13	101	.....	114	168
" "	94	U	26	97	.....	123	187
" "	95	U	16	151	2	169	243
" "	96	U	7	63	.....	70	132
" "	97	U	21	150	.....	171	284
" "	98	U	12	77	.....	89	144
" "	99	U	7	60	3	70	146
" "	100	U	21	135	6	162	253
" "	101	U	29	128	.....	157	247
" "	102	U	15	122	.....	137	263
" "	103	U	17	97	.....	114	160
" "	104	U	16	104	.....	120	187
" "	105	U	16	110	3	129	184
" "	106	U	24	132	2	158	221
" "	107	U	10	104	.....	114	157
" "	108	U	17	108	.....	125	178
Advance (Provisoire).....	109	U	2	20	.....	22	
Totals—Totaux.....	109	.....	2,192	12,740	188	15,120	23,194

Majority for / Majorité pour **Louis Edouard Fernand Rinfret, 10,548.**

ST-LAURENT-ST-GEORGE Population—1921, 37,688

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Charles Hazlitt Cahan	William Clement Munn			
Montreal City (Cité)	1	U	62	72	6	140	235
"	2	U	72	63	3	138	191
"	3	U	42	35	4	81	106
"	4	U	26	17	.....	43	64
"	5	U	54	46	.....	100	152
"	6	U	99	26	.....	125	165
"	7	U	67	48	.....	115	152
"	8	U	80	63	1	144	203
"	9	U	36	19	2	57	84
"	10	U	75	73	.....	148	214
"	11	U	23	17	.....	40	71
"	12	U	29	46	3	78	130
"	13	U	16	38	.....	54	101
"	14	U	19	24	1	44	69
"	15	U	16	41	2	59	74
"	16	U	15	75	7	97	136
"	17	U	12	31	.....	43	72
"	18	U	28	76	2	106	133
"	19	U	12	31	.....	43	62
"	20	U	23	20	.....	43	63
"	21	U	26	35	.....	61	90
"	22	U	55	100	1	156	218
"	23	U	47	48	.....	95	116
"	24	U	61	64	2	127	203
"	25	U	35	48	5	88	108
"	26	U	24	43	4	71	104
"	27	U	17	34	.....	51	68
"	28	U	83	119	.....	202	271
"	29	U	90	89	2	181	249
"	30	U	44	44	.....	88	102
"	31	U	140	67	5	212	260
"	32	U	91	57	1	149	190
"	32A	U	87	57	2	146	190
"	33	U	128	71	2	201	239
"	34	U	92	87	.....	179	227
"	35	U	115	79	1	195	231
"	36	U	128	85	4	217	296
"	37	U	64	41	.....	105	138
"	37A	U	80	52	2	134	156
"	38	U	129	91	3	223	273
"	39	U	120	88	.....	208	270
"	40	U	90	76	5	171	216
"	41	U	82	66	.....	148	203
"	42	U	34	37	1	72	106
"	43	U	102	58	.....	160	212
"	44	U	63	34	.....	97	125
"	45	U	75	35	.....	110	160
"	46	U	24	10	1	35	48
"	47	U	107	56	5	168	211
"	48	U	72	59	.....	131	168
"	48A	U	74	46	1	121	168
"	49	U	39	45	.....	84	100
"	50	U	19	14	.....	33	54
"	51	U	55	65	1	121	163
"	52	U	55	62	2	119	169
"	53	U	12	12	.....	24	37
"	54	U	76	26	2	104	152
"	55	U	44	40	.....	84	114
"	56	U	105	51	.....	156	218
"	57	U	151	60	3	214	288
"	58	U	86	42	15	143	179
"	58A	U	86	43	3	132	172
"	59	U	97	44	2	143	175
"	60	U	92	45	.....	137	170
"	60A	U	97	40	3	140	188

ST. LAWRENCE–ST. GEORGE—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Charles Hazlitt Cahan	William Clement Munn			
Montreal City (Cité)—Con.	61	U	99	20	1	120	166
"	61A	U	71	31	14	116	154
"	62	U	102	31	1	134	168
"	63	U	160	28	.....	188	275
"	64	U	118	37	1	156	239
"	65	U	98	15	2	115	154
"	65A	U	117	11	1	129	165
"	66	U	109	33	1	143	193
"	67	U	44	14	1	59	81
"	68	U	46	23	2	71	98
"	69	U	23	45	.....	68	108
"	70	U	67	35	.....	102	145
"	71	U	83	36	.....	119	160
"	72	U	47	15	.....	62	68
"	73	U	147	55	4	206	280
"	73A	U	99	36	.....	135	206
"	74	U	82	22	.....	104	140
Advance (Provisoire).....	.....	U	14	13	.....	27	
Totals—Totaux.....	83	.....	5,725	3,826	137	9,688	13,072

Majority for / Majorité pour } Charles Hazlitt Cahan, 1899.

STE-MARIE Population—1921, 63,381

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin		Ballots cast for — Bulletins déposés pour				
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Eugène Chartier	Hermas Deslauriers	Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Advance (Provisoire)		U	4	5		9	
Montreal City (Cité)	1	U	11	90		101	151
" "	2	U	16	98		114	163
" "	3	U	12	36		48	72
" "	4	U	25	102		127	188
" "	5	U	29	43		72	117
" "	6	U	11	84		95	139
" "	7	U	33	141		174	242
" "	8	U	21	115		136	194
" "	9	U	17	83	8	108	158
" "	10	U	23	77		100	137
" "	11	U	19	80		99	145
" "	12	U	20	133		153	214
" "	13	U	20	129	3	152	184
" "	14	U	6	87		93	141
" "	15	U	13	99		112	150
" "	16	U	20	72	7	99	152
" "	17	U	21	107	2	130	167
" "	18	U	34	85	1	120	156
" "	19	U	23	117		140	203
" "	20	U	38	151		189	256
" "	21	U	15	99		114	164
" "	22	U	36	126	1	163	223
" "	23	U	22	138		160	224
" "	24	U	19	73	7	99	125
" "	25	U	12	68		80	104
" "	26	U	19	90		109	147
" "	27	U	10	191		201	275
" "	28	U	21	109		130	183
" "	29	U	16	83		99	129
" "	29A	U	25	97	1	123	157
" "	30	U	12	105		117	161
" "	31	U	14	101	6	121	153
" "	32	U	24	129		153	199
" "	33	U	13	127		140	229
" "	34	U	11	91	1	103	143
" "	34A	U	20	76	9	105	133
" "	35	U	14	55		69	83
" "	36	U	33	107		140	176
" "	37	U	23	75		98	130
" "	38	U	39	169		208	277
" "	39	U	20	158		178	245
" "	40	U	34	158	1	193	249
" "	41	U	10	135		145	181
" "	42	U	17	146		163	208
" "	43	U	5	90		95	132
" "	44	U	15	135		150	212
" "	45	U	9	85	8	102	149
" "	46	U	11	101		112	156
" "	47	U	9	129		138	191
" "	48	U	8	131	17	156	207
" "	49	U	20	131		151	204
" "	50	U	10	87	1	98	139
" "	51	U	20	108		128	154
" "	52	U	25	133		158	192
" "	53	U	33	150		183	259
" "	54	U	51	138	1	190	233
" "	55	U	37	133		170	230
" "	56	U	13	92	3	108	153
" "	57	U	20	92		112	155
" "	58	U	13	124	3	140	180
" "	59	U	25	115	1	141	180
" "	60	U	22	114		136	183
" "	61	U	11	97		108	145
" "	62	U	17	107	4	128	175

ST. MARY—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin		Ballots cast for — Bulletins déposés pour				
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Eugène Chartier	Hermas Deslauriers	Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Montreal City (Cité)—Con.....	63	U	13	92	.....	105	160
" "	64	U	17	96	.....	113	158
" "	65	U	36	123	3	162	232
" "	66	U	10	143	.....	153	163
" "	67	U	19	49	.....	68	84
" "	68	U	15	133	.....	148	204
" "	69	U	36	127	.....	163	198
" "	70	U	25	117	.....	142	211
" "	71	U	24	134	.....	158	216
" "	72	U	25	112	.....	137	185
" "	73	U	34	158	1	193	273
" "	74	U	27	99	.....	126	176
" "	75	U	32	70	.....	102	152
" "	76	U	22	120	.....	142	192
" "	77	U	32	136	2	170	232
" "	78	U	57	138	.....	195	254
" "	79	U	20	96	.....	116	187
" "	79A	U	37	62	31	130	142
" "	80	U	38	131	2	171	224
" "	81	U	33	127	1	161	213
" "	82	U	11	85	.....	96	130
" "	83	U	7	105	.....	112	143
" "	84	U	12	61	.....	73	129
" "	85	U	16	128	.....	144	187
" "	86	U	14	131	29	174	248
" "	87	U	11	146	.....	157	224
" "	88	U	7	103	2	112	140
" "	89	U	6	78	1	85	120
" "	90	U	9	89	.....	98	136
" "	91	U	17	135	1	153	206
" "	92	U	15	97	.....	112	140
" "	93	U	10	94	.....	104	133
" "	94	U	58	129	.....	187	263
" "	95	U	21	94	1	116	161
" "	96	U	17	99	.....	116	168
" "	97	U	20	125	2	147	203
" "	98	U	33	163	.....	196	258
" "	99	U	20	82	2	104	132
" "	100	U	19	100	2	121	152
" "	101	U	19	129	3	151	202
" "	102	U	17	123	.....	140	186
" "	103	U	21	120	.....	141	182
" "	104	U	16	117	.....	133	171
" "	105	U	10	118	.....	128	178
" "	106	U	20	156	2	178	225
" "	107	U	12	148	4	164	271
" "	108	U	17	185	.....	202	254
" "	109	U	13	91	.....	104	139
" "	110	U	25	175	.....	200	247
" "	111	U	26	112	1	139	207
" "	112	U	18	145	.....	163	197
" "	113	U	23	114	.....	137	180
" "	114	U	22	75	.....	97	145
" "	115	U	39	87	.....	126	183
" "	116	U	13	64	6	83	105
" "	117	U	40	174	2	216	275
" "	118	U	44	158	.....	202	267
" "	119	U	37	164	1	202	265
" "	120	U	25	106	.....	131	170
" "	121	U	26	82	.....	108	147
" "	122	U	12	97	2	111	136
" "	123	U	22	120	2	144	186
" "	124	U	30	135	.....	165	229
" "	125	U	14	51	.....	65	93
" "	126	U	31	82	.....	113	157

STE-MARIE—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Eugène Chartier	Hermas Deslauriers			
Montreal City (Cité)—Con.....	127	U	28	100	1	129	176
" "	128	U	40	94	1	135	183
" "	129	U	10	104	.....	114	136
" "	130	U	11	100	1	112	154
" "	131	U	11	28	.....	39	57
Totals—Totaux.....	135	.....	2,836	14,793	191	17,820	24,088

Majority for / Majorité pour } **Hermas Deslauriers, 11,957.**

NOVA SCOTIA

NOUVELLE-ÉCOSSE

ANTIGONISH-GUYSBOROUGH Population—1921, 27,098

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	John C. Douglas	Colin F. McIsaac			
GUYSBOROUGH			On a recount. (Sur un nouveau dépouillement)				
Guysborough.....A-L	1	R	56	83	.....	139	165
" .....M-Z	1	R	58	73	.....	131	153
Intervale	2	R	98	68	1	167	209
Roman Valley	2A	R	56	55	.....	111	137
Manchester	3	R	95	32	.....	127	168
"	3B	R	105	50	.....	155	203
"	3A	R	66	55	.....	121	183
Melford	4	R	60	80	.....	140	179
"	4A	R	37	59	.....	96	111
Crow Harbour	5	R	135	87	2	224	251
"	5A	R	45	103	.....	148	175
Canso	6A	R	113	97	1	211	265
"	6B	R	55	58	.....	113	137
"	6C	R	143	102	2	247	300
"	6D	R	66	119	.....	185	238
Country Harbour	7	R	63	21	18	102	141
Country Cross Roads	7A	R	87	85	1	173	204
Sherbrooke.....A-L	8	R	47	94	1	142	187
" .....M-Z	8	R	87	91	.....	178	221
Sonora	8A	R	88	68	.....	156	205
Marie Joseph	9	R	151	77	.....	228	269
Glenelg	10	R	99	140	.....	239	311
White Head	11	R	86	56	.....	142	175
Port Hilford	12	R	56	66	.....	122	144
Wine Harbour	12A	R	31	9	.....	40	45
Caledonia	13	R	30	53	.....	83	115
Salmon River	14	R	109	69	.....	178	200
Isaacs Harbour	15	R	66	84	.....	150	202
New Harbour	16	R	88	82	1	171	221
Tracadie	17	R	77	78	.....	155	193
Goshen	18	R	81	78	.....	159	186
Larry's River	19	R	83	159	.....	242	286
Liscomb	20	R	93	127	.....	220	273
Mulgrave	21	R	66	64	.....	130	164
"	21A	R	86	118	1	205	246
"	21B	R	95	73	.....	168	199
Hazel Hill	22	R	136	113	2	51	329
Dover	22A	R	70	60	.....	130	139
Goldboro	23	R	93	59	1	153	177
Seal Harbour	23A	R	84	74	.....	158	214
North Guysborough	24	R	181	105	8	294	343
Port Felix	25	R	112	79	1	192	274
Cole Harbour	25A	R	33	36	1	70	91
Beckerton	26	R	48	51	.....	99	113
Fishermans Harbour	26A	R	27	27	1	55	64
Charles Cove	27	R	55	83	1	139	164
Lakedale	28	R	41	44	.....	85	110

ANTIGONISH-GUYSBOROUGH—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	John C. Douglas	Colin F. McIsaac			
ANTIGONISH							
Arisaig	1	R	56	82	.....	138	166
Cape George West (Ouest)	2	R	67	62	2	131	165
Cape George East (Est)	2A	R	86	67	1	154	160
Morristown North (Nord)	3	R	67	56	.....	123	137
Morristown South (Sud)	3A	R	38	55	1	94	108
North Grant	4	R	76	62	.....	138	177
Lochaber	5	R	109	121	.....	230	252
Dunmore	6	R	79	78	.....	157	180
St. Andrews North (Nord)	7	R	75	102	.....	177	210
St. Andrews South (Sud)	7A	R	76	82	.....	158	195
Tracadie East (Est)	8	R	89	97	1	187	293
Tracadie West (Ouest)	8A	R	118	35	.....	153	264
Boucher Harbour	9	R	136	111	4	251	314
Frankville	9A	R	48	37	.....	85	115
Heatherton South (Sud)	10	R	56	62	.....	118	173
Heatherton North (Nord)	10A	R	95	50	.....	145	175
St-Joseph South (Sud)	11	R	85	104	1	190	219
St-Joseph North (Nord)	11A	R	74	110	.....	184	204
Antigonish North (Nord). A-G	12	R	64	74	2	140	158
" " H-Z	12	R	56	64	1	121	147
" "	12A	R	66	41	1	108	139
Antigonish West (Ouest). A-G	13	R	93	103	1	197	229
" " H-Z	13	R	73	101	1	175	217
" "	13A	R	80	88	.....	168	228
Maryvale	14	R	78	73	.....	151	167
Pomquet South (Sud)	15	R	53	71	.....	124	144
Pomquet North (Nord)	15A	R	103	94	.....	197	250
Linwood	16	R	106	106	.....	212	263
Upper South River	17	R	37	51	1	89	98
Springfield	17A	R	43	34	.....	77	93
Antigonish South (Sud)...A-H	18	R	41	72	.....	113	166
" " I-Z	18	R	53	65	.....	118	145
" "	18A	R	27	49	.....	76	133
Totals—Totaux	80	.....	6,140	6,003	60	12,203	15,163

Majority for / Majorité pour **John C. Douglas, 137.**

CAPE BRETON NORTH-VICTORIA Population—1921, 31,325

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Michael Dwyer	Lewis Wilkieson Johnstone	Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Baddeck.....3-1	1	R	61	170	.....	231	273
" 3-2	2	R	97	150	.....	247	301
Boularderie.....6	3	R	83	83	.....	166	241
" 10-1	4	R	57	52	1	110	
" 10-2	5	R	87	78	2	167	559
" 10-3	6	R	88	93	.....	181	
Boisdale.....9-1	7	R	60	47	2	109	
" 9-2	8	R	38	41	1	80	298
Bay St. Laurence.....9	9	R	54	78	.....	132	203
Big Bras d'Or.....17	10	R	51	65	.....	116	152
Big Baddeck.....16	11	R	71	63	.....	134	166
Cape North.....8-1	12	R	106	110	.....	216	320
" 8-2	13	R	59	34	.....	93	130
Englishtown.....5	14	R	50	53	.....	103	135
French Vale.....22	15	R	57	65	1	123	220
Grand Narrows.....14-1	16	R	119	122	2	243	318
" 14-2	17	R	67	69	.....	136	171
Georges River.....23-1	18	R	62	67	.....	129	
" 23-2	19	R	24	50	.....	74	328
" 23-3	20	R	40	107	.....	147	221
Iowa.....1-A	21	R	113	32	.....	145	210
" 1-B	22	R	59	41	.....	100	196
Ingonish.....7-A	23	R	108	97	2	207	240
" 7-B	24	R	76	64	1	141	252
Little Bras d'Or.....4-1-1	25	R	132	115	2	249	276
" 4-1-2	26	R	59	63	.....	122	199
" 4-1-3	27	R	56	89	.....	145	205
" (Florence)4-2-1	28	R	74	119	.....	193	
" " 4-2-2	29	R	88	96	.....	184	730
" " 4-2-3	30	R	73	65	.....	138	
Middle River.....2-A	31	R	75	60	1	136	
" 2-B	32	R	52	95	2	149	322
North Side East Bay.....19	33	R	48	79	.....	127	183
North Side Little Narrows...10	34	R	49	61	.....	110	236
North Shore.....11	35	R	118	43	.....	161	236
New Campbellton.....12	36	R	23	46	1	70	89
North River.....13	37	R	115	97	1	213	276
Neils Harbour.....15	38	R	82	82	.....	164	198
North Sydney.....3 and 4-1-1	39	U	85	58	1	144	256
" .....3 " 4-1-2	40	U	98	89	2	189	197
" .....3 " 4-1-3	41	U	88	72	.....	160	276
" .....3 " 4-1-4	42	U	100	71	.....	171	261
" .....3 " 4-1-5	43	U	59	65	.....	124	183
" .....3 " 4-1-6	44	U	77	72	.....	149	224
" .....3 " 4-1-7	45	U	58	77	.....	135	236
" .....3 " 4-1-8	46	U	57	90	.....	147	243
" .....1 " 2-2-1	47	U	81	55	.....	136	182
" .....1 " 2-2-2	48	U	72	133	.....	205	277
" .....1 " 2-2-3	49	U	84	97	.....	181	289
" .....1 " 2-2-4	50	U	56	56	.....	112	290
" .....1 " 2-2-5	51	U	94	60	1	155	230
" .....1 " 2-2-6	52	U	49	52	.....	101	124
" .....1 " 2-2-7	53	U	65	79	.....	144	164
South Gut.....4	54	R	74	99	1	174	216
South Side Little Narrows...14	55	R	74	80	.....	154	180
Sydney Mines, Ward (Quartier) 1-1	56	U	54	90	.....	144	190
" " 1-2	57	U	45	104	.....	149	181
" " 1-3	58	U	36	107	1	144	178
" " 1-4	59	U	33	117	.....	150	187
" " 2-1	60	U	51	150	.....	201	237
" " 2-2	61	U	40	136	.....	176	211
" " 2-3	62	U	56	151	.....	207	238
" " 2-4	63	U	41	147	.....	188	216
" " 3-1	64	U	30	128	.....	158	194

CAP BRETON NORD-VICTORIA—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin		Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Michael Dwyer	Lewis Wilkieson Johnstone			
Sydney Mines, Ward (Quartier)							
" " 3–2	65	U	34	107	.....	141	174
" " 3–3	66	U	31	123	1	155	189
" " 3–4	67	U	49	103	1	153	186
" " 4–1	68	U	35	144	.....	179	218
" " 4–2	69	U	36	112	1	149	179
" " 4–3	70	U	23	134	1	158	193
" " 4–4	71	U	46	116	.....	162	179
Washabuck.....18	72	R	49	69	.....	118	144
Totals—Totaux.....	72	.....	4,691	6,284	29	11,004	15,006

Majority for / Majorité pour } **Lewis Wilkieson Johnstone, 1,593.**

CAPE BRETON SOUTH (SUD) Population—1921, 58,716

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin		Ballots cast for — Bulletins déposés pour					
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Finlay MacDonald	Daniel W. Morrison	Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
SYDNEY CITY (CITÉ)							
Ward (Quartier) 1.....A	1	U	108	35	.....	143	243
" .....B	2	U	103	41	.....	144	255
" C	3	U	102	38	.....	140	257
" .....D	4	U	87	40	.....	127	256
" .....E	5	U	88	43	.....	131	220
" 2.....A	6	U	99	36	.....	135	218
" .....B	7	U	128	43	1	172	275
" C	8	U	136	47	.....	183	303
North Ward (Quartier) 3.....A	9	U	81	23	1	105	199
" .....B	10	U	92	35	1	128	263
" C	11	U	91	48	.....	139	242
" .....D	12	U	79	45	.....	124	247
South Ward (Quartier) 3.....E	13	U	97	46	.....	143	239
" .....F	14	U	95	36	.....	131	238
" .....G	15	U	91	62	.....	153	249
" .....H	16	U	106	51	.....	157	264
" I	17	U	129	55	.....	184	288
" .....J	18	U	117	55	.....	172	286
Ward (Quartier) 4.....A	19	U	113	50	.....	163	263
" .....B	20	U	120	48	4	172	278
" C	21	U	125	45	.....	170	260
" .....D	22	U	111	45	3	159	246
" .....E	23	U	159	37	.....	196	308
" .....F	24	U	137	58	.....	195	283
" .....G	25	U	104	56	2	162	259
" .....H	26	U	99	48	.....	147	237
" I	27	U	114	46	2	162	255
" .....J	28	U	97	37	.....	134	221
" 5.....A	29	U	131	48	.....	179	324
" .....B	30	U	144	44	10	198	303
" C	31	U	136	35	6	177	291
" .....D	32	U	133	36	11	180	306
" .....E	33	U	126	43	.....	169	318
" 6.....A	34	U	87	44	1	132	194
" .....B	35	U	113	49	.....	162	233
" C	36	U	113	61	.....	174	254
" .....D	37	U	135	70	3	208	274
New Waterford, Town (Ville).A	38	U	54	44	.....	98	214
" " B	39	U	87	69	.....	156	287
" " C	40	U	71	69	.....	140	275
" " D	41	U	76	59	.....	135	260
" " E	42	U	81	81	.....	162	340
" " F	43	U	73	39	.....	112	230
" " G	44	U	84	71	2	157	330
" " H	45	U	81	100	.....	181	330
" " I	46	U	80	42	.....	122	236
Dominion, Town (Ville).....A	47	U	68	83	.....	151	228
" " .....B	48	U	70	87	.....	157	267
" " C	49	U	73	78	.....	151	266
" " .....D	50	U	73	118	.....	191	340
GLACE BAY, TOWN (VILLE)							
Ward (Quartier) 1.....A	51	U	62	52	.....	114	229
" .....B	52	U	60	73	.....	133	286
" C	53	U	61	56	.....	117	226
" .....D	54	U	64	46	.....	110	217
" .....E	55	U	74	58	1	133	230
" 2.....A	56	U	79	61	.....	140	245
" .....B	57	U	113	79	.....	192	340
" C	58	U	105	75	.....	180	318
" .....D	59	U	97	95	.....	192	318
" .....E	60	U	107	60	1	168	331

CAP BRETON SUD—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Finlay MacDonald	Daniel W. Morrison			
GLACE BAY, TOWN (VILLE)							
Ward (Quartier) 2.....F	61	U	101	40	.....	141	256
" .....G	62	U	84	41	.....	125	231
" 3.....A	63	U	58	119	.....	177	287
" .....B	64	U	65	122	.....	187	306
" C	65	U	46	135	.....	181	290
" .....D	66	U	82	89	.....	171	296
" .....E	67	U	60	79	4	143	249
" 4.....A	68	U	56	83	.....	139	208
" .....B	69	U	78	82	.....	160	232
" C	70	U	91	75	.....	166	253
" 5.....A	71	U	29	71	.....	100	185
" .....B	72	U	27	90	2	119	217
" C	73	U	46	113	.....	159	299
" .....D	74	U	54	120	.....	174	330
" .....E	75	U	41	84	5	130	253
" .....F	76	U	29	96	3	128	260
" 6.....A	77	U	86	62	.....	148	250
" .....B	78	U	50	46	.....	96	131
" C	79	U	102	52	3	157	243
District No. 1Reserve.....A	80	R	85	65	.....	150	252
" " .....B	81	R	55	72	.....	127	200
" " C	82	R	65	61	.....	126	187
" " .....D	83	R	92	87	1	180	284
" " .....E	84	R	31	31	.....	62	134
" 2 Balls Creek...A	85	R	104	84	.....	188	236
" " ...B	86	R	48	63	1	112	199
" " ...C	87	R	57	27	.....	84	160
" " " ...D	88	R	92	81	.....	173	267
" 3 Hillside.....A	89	R	61	36	.....	97	165
" " .....B	90	R	69	38	.....	107	226
" 11 Dominion 6....A	91	R	66	100	.....	166	216
" " ...B	92	R	101	97	1	199	249
" " C	93	R	62	59	.....	121	173
" 12 Port Morien...A	94	R	99	73	.....	172	247
" " ...B	95	R	55	104	.....	159	239
" " ...C	96	R	34	60	.....	94	183
" " ...D	97	R	48	62	.....	110	168
" " ...E	98	R	41	17	.....	58	140
" 18 South Forks...A	99	R	85	65	.....	150	258
" " ...B	100	R	49	34	.....	83	149
" " ...C	101	R	50	35	.....	85	180
" 20 Lingan.....A	102	R	60	37	1	98	182
" " .....B	103	R	43	36	.....	79	189
" " C	104	R	86	48	.....	134	237
" " .....D	105	R	71	20	.....	91	210
" " .....E	106	R	95	40	.....	135	313
Sydney City (Cité) Advance (Provisoire).....	107	U	16	7	.....	23	
Totals—Totaux.....	107	.....	8,924	6,412	70	15,406	26,411

Majority for / Majorité pour } **Finlay MacDonald, 2,512.**

COLCHESTER Population—1921, 25,196

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Alfred Dickie	George T. MacNutt			
Truro, Advance (Provisoire)		U	9	47		56	
"	1A	U	41	174		215	315
"	1B	U	47	143		190	277
"	1C	U	30	67		97	162
"	1D	U	38	144		182	295
"	1E	U	62	91		153	253
"	1F	U	40	106		146	218
"	1G	U	46	106		152	258
"	1H	U	45	151		196	334
"	1I	U	37	143	1	181	300
" A-L	1J	U	17	78	1	96	183
" M-Z	1J	U	20	90	1	111	219
"	1K	U	23	70		93	139
"	1L	U	70	146	4	220	301
"	1M	U	28	127		155	279
"	1N	U	29	93	3	125	209
"	1O	U	30	104		134	223
"	1P	U	11	41		52	93
"	1Q	U	27	121		148	214
"	1R	U	46	149		195	336
"	1S	U	38	142	1	181	306
Clifton	2A	R	65	98		163	216
"	2B	R	72	107		179	256
Brookfield	3A	R	88	115	1	204	250
"	3B	R	81	99	1	181	230
Lower Stewiacke	4	R	89	92		181	224
Middle Stewiacke	5	R	86	116		202	252
Upper West (Ouest) Stewiacke	6	R	95	87		182	232
Salmon River	7A	R	70	148	2	220	326
"	7B	R	47	85		132	204
"	7C	R	99	144	1	244	321
"	7D	R	55	66		121	161
Kemptown	8	R	44	49		93	102
Earltown	9A	R	62	79		141	185
"	9B	R	54	72	1	127	148
Waugh's River	10	R	105	104	2	211	255
Tatamagouche East (Est)	11A	R	96	76		172	219
" "	11B	R	52	64		116	138
New Annan	12A	R	91	48	1	140	186
"	12B	R	68	60		128	166
North River	13A	R	98	83		181	246
"	13B	R	72	151		223	278
Lower Onslow	14A	R	61	63		124	157
"	14B	R	92	109	1	202	287
Upper Londonderry	15A	R	52	152	1	205	258
"	15B	R	60	103		163	220
Middle Londonderry	16A	R	101	55	1	157	214
"	16B	R	127	150	3	280	335
Lower Londonderry	17A	R	71	54	1	126	172
" A-H	17B	R	82	63	1	146	196
" I-Z	17B	R	87	62		149	189
Economy	18A	R	39	37		76	102
"	18B	R	125	84		209	289
Five Islands	19	R	114	84		198	282
Upper Stewiacke East (Est)	20	R	109	97	1	207	251
Acadia Mines East (Est)	21	R	67	113	2	182	258
Acadia Mines West (Ouest)	21	R	33	46	1	80	153
Tatamagouche West (Ouest)	22	R	119	92	1	212	259
Gay's River	23A	R	39	53		92	125
"	23B	R	66	60	1	127	165
Brûlé	24	R	123	134		257	323
Stewiacke Town (Ville)	25A	R	97	112		209	248
"	25B	R	62	68	1	131	169
Totals—Totaux	63		4,049	6,067	35	10,151	14,161

Majority for / Majorité pour George T. MacNutt, 2,018.

CUMBERLAND Population—1921, 41,191

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	James Albert Hanway	Robert Knowlton Smith			
Amherst	1A	U	68	63	.....	131	200
"	1B	U	63	76	.....	139	233
"	1C	U	75	86	1	162	270
"	1D	U	85	84	.....	169	294
"	1E	U	62	73	.....	135	233
"	1F	U	63	92	1	156	232
"	1G	U	32	60	.....	92	175
"	2A	U	58	50	.....	108	185
"	2B	U	79	61	.....	140	221
"	2C	U	62	86	.....	148	251
"	2D	U	64	45	.....	109	208
"	2E	U	50	108	.....	158	232
"	2F	U	66	57	.....	123	210
"	3A	U	103	70	6	179	303
"	3B	U	73	51	.....	124	219
"	3C	U	59	54	1	114	171
"	3D	U	52	81	1	134	226
"	3E	U	109	78	1	188	326
"	3F	U	53	55	3	111	188
"	3G	U	62	68	.....	130	233
"	3H	U	76	43	1	120	203
" Advance (Provisoire)	.....	U	2	4	.....	6	
Fort Lawrence	4	R	36	45	.....	81	105
West Amherst	5	R	120	128	3	251	293
Nappan	6	R	112	119	.....	231	272
East Amherst	7A	R	59	91	.....	150	205
"	7B	R	77	83	1	161	181
Amherst Head	8	R	77	101	.....	178	223
Linden	9A	R	101	58	.....	159	214
"	9B	R	74	44	.....	118	150
Tidnish	10A	R	80	124	1	205	235
Amherst Shore	10B	R	88	85	.....	173	232
Pugwash	11A	R	73	97	2	172	234
"	11B	R	81	118	3	202	263
Doherty Creek	12	R	102	88	1	191	274
Pugwash River	13A	R	82	79	.....	161	168
"	13B	R	58	77	.....	135	201
Wallace	14A	R	88	75	.....	163	204
"	14B	R	65	76	2	143	172
Wallace Bridge	15	R	143	104	.....	247	305
Wentworth	16A	R	71	64	.....	135	168
"	16B	R	75	75	.....	150	188
Malagash	17A	R	50	50	.....	100	172
"	17B	R	71	81	3	155	195
Westchester Station	18A	R	149	108	1	258	299
Millvale	18B	R	42	67	.....	109	143
Middleboro	19A	R	67	122	1	190	239
Victoria	19B	R	41	98	.....	139	175
River Philip	20A	R	98	90	.....	188	224
Collingwood	20B1	R	64	76	.....	140	166
"	20B2	R	56	79	.....	135	164
Oxford	21A	R	70	121	1	192	266
"	21B	R	79	136	3	218	272
"	21C	R	106	63	.....	169	217
Mansfield	22A1	R	54	76	.....	130	178
"	22A2	R	60	68	2	130	183
Oxford Junction	22B	R	45	25	.....	70	109
Southampton	23A	R	106	27	.....	133	163
Athol	23B	R	33	43	.....	76	117
Mapleton	23C	R	72	43	.....	115	148
Rodney	24	R	50	82	.....	132	154
Springhill	25A	U	64	98	.....	162	248
"	25B	U	53	126	.....	179	271
"	25C	U	62	104	.....	166	264

CUMBERLAND—*Con.*

Polling Divisions — Arzondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	James Albert Hanway	Robert Knowlton Smith			
Springhill	25D	U	45	84	.....	129	221
"	26A	U	60	108	.....	168	273
"	26B	U	74	95	.....	169	246
"	26C	U	73	130	2	205	292
"	26D	U	38	94	2	134	220
"	26E	U	18	62	1	81	128
"	27A	U	47	121	.....	168	258
"	27B	U	57	121	2	180	279
"	27C	U	69	126	.....	195	301
Springhill Junction	28	R	26	39	1	66	78
River Hébert	29A	R	72	97	5	174	268
"	29B	R	64	113	.....	177	266
"	29C	R	68	89	.....	157	237
"	29D	R	47	112	.....	159	252
Lower Cove	30A	R	31	38	.....	69	90
Minudie	30B	R	37	36	.....	73	109
Joggins	31A	R	66	86	.....	152	210
"	31B	R	89	92	.....	181	203
"	31C	R	33	83	1	117	173
Shulie	32	R	20	30	.....	50	63
Advocate	33A	R	59	79	.....	138	213
"	33B	R	72	74	.....	146	274
Port Greville	34A	R	37	78	.....	115	200
"	34B	R	26	101	.....	127	199
"	34C	R	45	103	1	149	230
Diligent River Corner	35A	R	70	83	.....	153	217
Cross Roads	35B	R	34	112	.....	146	196
Parrsboro	36A	R	54	100	2	156	220
"	36B	R	68	63	.....	131	202
"	36C	R	60	75	1	136	218
"	37A	R	112	113	.....	225	299
"	37B	R	120	109	.....	229	300
Parrsboro East (Est)	38A	R	42	51	.....	93	139
" "	38B	R	52	63	.....	115	171
Maccan	39	R	88	160	.....	248	281
Apple River	40	R	66	97	1	164	272
Totals—Totaux	100	.....	6,609	8,176	58	14,843	21,265

Majority for / Majorité pour } **Robert Knowlton Smith, 1,567.**

DIGBY-ANNAPOLIS Population—1921, 37,765.

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Lewis Johnstone Lovett	Harry Bernard Short			
DIGBY							
Hillsburgh A-L	1	R	119	75	3	197	437
" M-Z	1	R	115	51	.....	166	
Marshall Town (Ville) A-L	2	R	59	134	2	195	505
" M-Z	2	R	68	138	.....	206	
Digby A-L	3	R	82	89	3	174	435
" M-Z	3	R	81	111	2	194	
" A-L	3A	R	69	102	.....	171	374
" M-Z	3A	R	64	106	.....	170	
Sandy Cove	4	R	85	75	.....	160	185
Freeport A-L	5	R	79	100	.....	179	398
" M-Z	5	R	53	49	.....	102	
Westport A-L	6	R	76	62	.....	138	334
" M-Z	6	R	68	46	.....	114	
Plympton	7	R	54	94	.....	148	219
Weymouth A-L	8	R	40	70	.....	110	323
" M-Z	8	R	39	89	2	130	
St. Bernard A-F	9	R	81	57	.....	138	418
" G-Z	9	R	50	75	.....	125	
Church Point	10	R	140	32	5	177	219
Meteghan	11	R	99	87	.....	186	295
Salmon River	12	R	166	48	9	223	299
Tiverton	13	R	138	107	1	246	289
New Tusket	14	R	46	59	.....	105	136
Rossway	15	R	58	74	.....	132	162
Smiths Cove	16	R	82	111	1	194	239
Culloden A-L	17	R	95	80	.....	175	389
" M-Z	17	R	91	65	.....	156	
Grosses Coques	18	R	71	96	1	168	211
Comeauville	19	R	125	107	2	234	297
Meteghan River	20	R	124	91	.....	215	272
Cheticamp	21	R	65	57	1	123	165
Weymouth A-F	22	R	78	123	2	203	756
" G-M	22	R	69	157	.....	226	
" N-Z	22	R	49	107	1	157	
Little River	23	R	94	109	.....	203	265
Barton	24	R	72	113	.....	185	236
Concession	25	R	72	48	.....	120	205
Centreville	26	R	83	54	1	138	197
Doucetteville	27	R	52	86	.....	138	184
New Edinburgh	28	R	75	59	1	135	178
Havelock	29	R	40	61	.....	101	122
Meteghan North	30	R	103	91	2	196	295
Cape St. Mary's	31	R	46	26	4	76	106
Lake Doucette	32	R	72	63	.....	135	187
Hectanooga	33	R	38	39	1	78	89
Corberrie	34	R	45	63	.....	108	141
Saulnierville	35	R	101	82	.....	183	269
Lower Saulnierville A-L	36	R	71	56	2	129	360
Lower Saulnierville M-Z	36	R	52	67	.....	119	
Lower Concession	37	R	32	52	1	85	146
ANNAPOLIS							
Melvern Square	1	R	132	105	31	268	295
Middleton A-H	2	R	99	146	1	246	551
" I-Z	2	R	130	124	1	255	
East Brooklyn	2A	R	122	63	6	191	207
Lawrencetown A-L	3	R	96	89	.....	185	444
" M-Z	3	R	108	72	.....	180	
Upper Clarence	3A	R	46	85	.....	131	146
Bridgetown A-E	4	R	86	95	.....	181	637
" F-Mc	4	R	71	91	2	164	
" M-Z	4	R	92	105	.....	197	

DIGBY-ANNAPOLIS—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Lewis Johnstone Lovett	Harry Bernard Short			
ANNAPOLIS—*Con.*							
Clarence	4A	R	116	113	1	230	232
Belleisle	5	R	86	143	1	230	258
Granville Ferry A-L	6	R	73	99	2	174	411
" M-Z	6	R	94	82	.....	176	
Thorne's Cove	7	R	104	69	3	176	227
Clementsport	8	R	111	111	.....	222	293
Bear River A-L	9	R	96	46	.....	142	329
" M-Z	9	R	101	22	.....	123	
Annapolis Royal A-L	10	R	70	120	.....	190	481
" M-Z	10	R	103	104	1	208	
Carleton's Corner A-L	11	R	81	119	4	204	428
" M-Z	11	R	81	113	.....	194	
Nictaux A-L	12	R	102	87	.....	189	420
" M-Z	12	R	63	104	.....	167	
New Albany	13	R	50	33	1	84	103
Maitland	14	R	73	59	5	137	180
Morse Road	15	R	51	44	2	97	128
Torbrook A-L	16	R	81	52	1	134	356
" M-Z	16	R	74	83	3	160	
Port George	17	R	121	83	.....	204	256
Port Lorne	18	R	100	102	.....	202	255
Hampton	19	R	61	88	.....	149	176
Parker's Cove	20	R	117	88	7	212	269
Clementsvale	21	R	141	106	2	249	309
Lequille A-L	22	R	63	103	.....	166	511
" M-Z	22	R	78	87	3	168	
Round Hill A-L	23	R	26	98	2	126	372
" M-Z	23	R	51	122	.....	173	
Lawrencetown Lane A-L	24	R	123	51	.....	174	386
" M-Z	24	R	87	63	.....	150	
Springfield A-L	25	R	53	88	.....	141	375
" M-Z	25	R	70	64	.....	134	
Margaretville	26	R	110	118	.....	228	238
Deep Brook	27	R	96	86	2	184	229
Milford	28	R	35	85	3	123	147
Victoria Beach	29	R	65	76	2	143	185
Young's Cove	30	R	36	80	1	117	153
Totals—Totaux	97	.....	7,851	8,159	134	16,144	20,324

Majority for / Majorité pour — Harry Bernard Short, 308.

HALIFAX Population—1921, 97,228

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Hon. William Anderson Black	John Murphy	Felix Patrick Quinn	James Layton Ralston			
HALIFAX CITY (CITÉ)									
" .....A-G	1A	U	104	65	100	63	.....	332	228
" .....H-M	1A	U	117	65	111	68	.....	361	216
" .....N-Z	1A	U	97	46	91	47	.....	281	213
" .....A-G	1B	U	65	68	57	74	.....	264	214
" .....H-N	1B	U	59	64	54	64	.....	241	221
" .....O-Z	1B	U	78	41	76	44	.....	239	207
" .....A-G	1C	U	82	62	80	64	.....	288	204
" .....H-M	1C	U	69	74	64	76	.....	283	241
" .....N-Z	1C	U	75	66	73	68	.....	282	215
" .....A-G	1D	U	82	65	75	73	1	296	238
" .....H-N	1D	U	83	79	76	84	2	324	271
" .....O-Z	1D	U	95	66	82	78	1	322	260
" .....A-E	1E	U	67	75	60	74	1	277	225
" .....F-L	1E	U	71	62	72	63	.....	268	207
" .....M-O	1E	U	63	42	56	45	.....	206	166
" .....P-Z	1E	U	86	56	79	63	.....	284	220
" .....A-K	1F	U	80	66	78	66	.....	290	203
" .....L-Z	1F	U	72	62	68	63	.....	265	196
" .....A-G	2A	U	80	78	75	81	.....	314	295
" .....H-O	2A	U	63	66	57	68	.....	254	277
" .....P-Z	2A	U	36	64	36	61	.....	197	215
" .....A-F	2B	U	40	61	43	60	.....	204	199
" .....G-M	2B	U	65	66	61	65	.....	257	238
" .....N-Z	2B	U	54	53	49	52	.....	208	194
" .....A-C	2C	U	79	46	69	59	3	256	212
" .....D-J	2C	U	85	91	79	95	.....	350	289
" .....K-O	2C	U	78	69	77	68	.....	292	262
" .....P-Z	2C	U	110	58	97	60	.....	325	253
" .....A-K	2D	U	42	48	43	45	3	181	160
" .....L-Z	2D	U	49	56	51	53	2	211	197
" .....A-L	2E	U	80	85	75	74	.....	314	311
" .....M-Z	2E	U	60	91	57	84	.....	292	302
" .....A-C	2F	U	114	67	103	73	.....	357	286
" .....D-G	2F	U	109	72	105	80	.....	366	306
" .....H-L	2F	U	109	83	107	87	.....	386	291
" .....M-N	2F	U	124	77	114	87	2	404	331
" .....O-S	2F	U	110	86	100	90	1	387	336
" .....T-Z	2F	U	40	41	43	40	.....	164	143
" .....A-L	2G	U	36	46	33	43	.....	158	177
" .....M-Z	2G	U	55	45	48	48	1	197	183
" .....A-L	2H	U	56	57	55	55	.....	223	218
" .....M-Z	2H	U	49	52	47	52	.....	200	227
" .....A-G	3A	U	94	59	88	59	.....	300	281
" .....H-N.	3A	U	86	54	85	53	2	280	280
" .....O-Z	3A	U	67	48	62	46	.....	223	228
" .....A-G	3B	U	81	29	76	28	4	218	257
" .....H-O	3B	U	72	76	69	62	.....	279	278
" .....P-Z	3B	U	71	62	65	63	.....	261	262
" .....A-B	3C	U	67	76	62	74	.....	279	209
" .....C-E	3C	U	75	78	73	76	1	303	263
" .....F-H	3C	U	124	112	117	110	.....	463	352
" .....I-L	3C	U	54	49	54	51	3	211	157
" .....M-Mc	3C	U	110	94	105	98	.....	407	316
" .....N-R	3C	U	78	63	75	66	.....	282	223
" .....S-T	3C	U	67	42	65	42	2	218	176
" .....U-Z	3C	U	45	28	41	24	.....	138	114
" .....A-G	4A	U	64	75	68	68	7	282	274
" .....H-M	4A	U	55	65	56	61	.....	227	251
" .....N-Z	4A	U	62	72	61	71	2	268	238
" .....A-K	4B	U	105	70	105	72	.....	352	258
" .....L-Z	4B	U	92	70	93	66	3	324	254
" .....A-B	4C	U	110	56	104	59	.....	329	261
" C	4C	U	109	47	102	57	.....	315	217

HALIFAX—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Hon. William. Anderson Black	John Murphy	Felix Patrick Quinn	James Layton Ralston			
HALIFAX CITY (CITÉ)—*Con.*									
" .....D-F	4C	U	71	61	69	60	.....	261	217
" .....G-I	4C	U	100	97	99	96	3	395	308
" .....J-L	4C	U	79	61	75	59	1	275	233
" .....M	4C	U	104	121	104	121	.....	450	343
" .....N-R	4C	U	111	52	107	57	.....	327	262
" .....S-V	4C	U	82	49	75	52	.....	258	210
" .....W-Z	4C	U	67	46	64	47	.....	224	163
" .....A-K	4D	U	80	104	82	94	.....	360	265
" .....L-Z	4D	U	85	82	80	79	1	327	286
" .....A-K	4E	U	74	37	75	36	.....	222	198
" .....L-Z	4E	U	56	53	55	52	.....	216	193
" .....A-L	5A	U	78	81	73	81	2	315	314
" .....M-Z	5A	U	66	73	61	66	.....	266	274
" .....A-L	5B	U	48	66	46	64	1	225	152
" .....M-Z	5B	U	55	57	52	52	.....	216	163
" .....A-Z	5C	U	87	101	79	103	.....	370	313
" .....A-K	5D	U	59	84	59	81	.....	283	239
" .....L-Z	5D	U	41	71	36	74	.....	222	208
" .....A-K	5E	U	89	81	82	76	11	339	280
" .....L-Z	5E	U	67	83	68	79	.....	297	261
" .....A-G	5F	U	84	44	83	44	.....	255	249
" .....H-N	5F	U	86	61	85	61	.....	293	248
" .....O-Z	5F	U	68	62	62	60	.....	252	233
" .....A-E	5G	U	88	80	81	83	.....	332	277
" .....F-K	5G	U	113	41	110	40	.....	304	241
" .....L-Q	5G	U	87	70	87	67	.....	311	237
" .....R-Z	5G	U	93	47	87	48	.....	275	224
" .....A-Z	5H	U	105	52	103	48	.....	308	275
" .....A-K	5I	U	68	62	69	64	.....	263	226
" .....L-Z	5I	U	54	52	52	52	.....	210	203
" .....A-L	5J	U	93	67	90	65	1	316	246
" .....M-Z	5J	U	100	81	96	79	.....	356	267
" .....A-F	6A	U	68	44	68	41	.....	221	232
" .....G-Q	6A	U	65	84	66	81	.....	296	312
" .....R-Z	6A	U	65	40	59	42	2	208	209
" .....A-C	6B	U	67	51	67	50	.....	235	209
" .....D-G	6B	U	53	52	49	51	.....	205	204
" .....H-K	6B	U	50	33	50	34	2	169	158
" .....L-M	6B	U	53	55	52	56	1	217	185
" .....N-R	6B	U	59	43	54	43	.....	199	165
" .....S-Z	6B	U	74	49	68	55	2	248	193
" .....A-D	6C	U	86	73	83	75	1	318	289
" .....E-I	6C	U	107	61	101	63	.....	332	295
" .....J-M	6C	U	90	83	87	83	.....	343	297
" .....N-R	6C	U	61	44	60	47	1	213	170
" .....S-Z	6C	U	63	69	63	66	.....	261	236
" .....A-L	6D	U	82	46	77	54	.....	259	254
" .....M-Z	6D	U	71	59	66	63	.....	259	238
" .....A-Z	6E	U	94	46	93	45	.....	278	282
" .....A-B	6F	U	79	43	76	43	.....	241	205
" .....C-E	6F	U	117	86	113	89	.....	405	299
" .....F-H	6F	U	102	64	100	61	.....	327	269
" .....I-L	6F	U	55	45	54	45	.....	199	186
" .....M	6F	U	58	62	58	60	.....	238	213
" .....N-R	6F	U	62	42	61	41	.....	206	176
" .....S-Z	6F	U	100	69	91	75	3	338	270
Advance (Provisoire)	.....	U	38	27	39	29	1	134	
Ferguson's Cove	7A	R	65	64	66	61	.....	256	199
Herring Cove	7B	R	57	51	58	47	.....	213	151
Portugese Cove	8	R	70	87	66	86	.....	309	196
Sambro	9	R	93	98	89	97	.....	377	238
Upper Prospect	10	R	102	99	102	100	.....	403	219
Indian Harbour	11A	R	92	58	88	58	.....	296	242

HALIFAX—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Hon. William Anderson Black	John Murphy	Felix Patrick Quinn	James Layton Ralston			
Hackett's Cove	11B	R	85	59	82	61	.....	287	212
French Village	12A	R	102	75	98	75	5	355	291
Tantallon	12B	R	80	23	75	19	.....	197	164
Prospect Road	13A	R	88	39	85	42	.....	254	140
Harrietsfield	13B	R	27	10	25	9	.....	71	52
Fairview	14A	R	97	69	92	71	.....	329	206
Armdale A-F	14B	R	146	54	142	56	.....	398	234
" G-N	14B	R	126	88	123	92	2	431	273
" O-Z	14B	R	117	65	107	69	2	360	234
Jollimore	14C	R	95	69	88	74	.....	326	190
Bedford A-K	15A	R	118	92	115	98	1	424	278
" L-Z	15A	R	119	58	112	61	.....	350	246
Rockingham	15B	R	150	82	141	85	.....	458	303
Hammonds Plains A-K	16	R	111	30	104	35	.....	280	156
" L-Z	16	R	100	50	99	51	.....	300	155
Windsor Junction	17A	R	85	81	79	82	6	333	214
Sackville A-K	17B	R	90	76	84	77	1	328	226
" L-Z	17B	R	111	61	105	61	1	339	227
Lower Sackville	17C	R	51	43	53	44	.....	191	141
Waverley	18A	R	123	101	120	98	.....	442	288
Oldham	18B	R	41	47	40	48	.....	176	124
Gay's River A-K	19	R	51	89	48	93	.....	281	218
" L-Z	19	R	48	59	47	58	.....	212	145
Meagher's Grant	20	R	85	92	82	92	.....	351	239
Middle Musquodoboit A-K	21	R	85	100	82	105	.....	372	252
" L-Z	21	R	80	78	73	85	.....	316	203
Moose River & Caribou	21A	R	44	22	39	22	1	128	99
Upper Musquodoboit A-K	22	R	117	124	114	132	3	490	304
" L-Z	22	R	87	76	82	79	1	325	210
Union Dam	22A	R	45	13	45	11	.....	114	93
Terrance Bay	23	R	92	129	88	126	.....	435	237
Necum Teuch	24A	R	90	63	83	62	.....	298	222
Mosers' River	24B	R	100	59	93	59	.....	311	223
Sheet Harbour A-K	25A	R	105	92	102	92	.....	391	281
" L-Z	25A	R	121	64	119	62	.....	366	210
Sober Island	25B	R	42	40	41	38	.....	161	119
Mushaboom	25C	R	46	18	45	18	.....	127	102
Lochaber	25D	R	43	31	40	29	.....	143	98
Spry Bay	26A	R	91	89	89	90	1	360	297
Shoal Bay A-K	26B	R	75	78	74	80	.....	307	286
" L-Z	26B	R	57	52	55	50	.....	214	221
Mooseland	26C	R	15	7	14	7	.....	43	33
Ship Harbour A-K	27A	R	44	41	44	42	1	172	137
" L-Z	27A	R	87	69	83	69	2	310	262
Oyster Pond Jeddore	27B	R	173	69	167	69	.....	478	376
Head of Jeddore	27C	R	92	65	93	68	.....	328	262
West Chezzetcook	28A	R	91	110	93	106	1	401	281
Grand Desert	28B	R	86	124	83	119	2	414	266
Seaforth	28C	R	48	60	47	62	.....	217	130
Lawrencetown	29	R	65	60	64	58	.....	247	168
Preston	30	R	127	93	122	92	.....	434	295
DARTMOUTH TOWN (VILLE)									
Ward (Quartier 1 A-B	31A	U	90	57	83	56	.....	286	226
" C-D	31A	U	114	52	110	54	3	333	238
" E-G	31A	U	58	41	55	42	1	197	154
" H-L	31A	U	83	51	79	52	.....	265	224
" M	31A	U	110	58	103	63	.....	334	250
" N-R	31A	U	76	51	76	52	.....	255	190
" S-T	31A	U	87	53	83	53	.....	276	192
" U-Z	31A	U	60	53	59	53	.....	225	159
Ward (Quartier) 2 A-G	31B	U	103	48	94	52	.....	297	244
" H-O	31B	U	101	44	93	48	.....	286	234
" P-Z	31B	U	63	38	61	39	.....	201	163

HALIFAX—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Hon. William Anderson Black	John Murphy	Felix Patrick Quinn	James Layton Ralston			
DARTMOUTH TOWN (VILLE)									
Quartier (Ward) 3.....A-B	31C	U	91	66	91	68	.....	316	250
" C	31C	U	78	43	69	51	.....	241	187
" .....D-F	31C	U	112	50	111	47	.....	320	257
" .....G-H	31C	U	126	52	120	59	1	358	273
" .....I-L	31C	U	97	63	91	63	.....	314	249
" .....M	31C	U	110	50	110	51	.....	321	266
" .....N-R	31C	U	98	74	90	79	.....	341	240
" .....S-T	31C	U	120	43	114	44	3	324	251
" .....U-Z	31C	U	89	36	86	38	.....	249	200
Preston Road.....	31D	R	97	83	88	85	.....	353	272
Cole Harbour.....	31E	R	87	125	76	123	.....	411	296
Woodside.....A-E	31F	R	85	65	79	74	.....	303	255
" .....F-L	31F	R	102	37	99	39	1	278	225
" .....M-P	31F	R	97	76	93	80	.....	346	280
" .....Q-Z	31F	R	57	33	52	35	.....	177	165
Tufts Cove.....A-K	31G	R	133	142	134	137	.....	546	280
" .....L-Z	31G	R	61	53	62	50	.....	226	182
Bedford Basin.....	31H	R	18	15	17	13	.....	63	41
Head of St. Margaret's Bay...	32A	R	114	31	114	31	.....	290	221
Ingramport.....	32B	R	76	81	71	84	.....	312	251
Hubbard's.....	32C	R	116	105	113	105	7	446	302
Eastern Passage.....A-K	33	R	116	56	114	53	.....	339	253
" .....L-Z	33	R	127	90	125	88	.....	430	293
Quoddy.....	34A	R	57	50	53	51	1	212	159
Port Dufferin.....	34B	R	82	63	79	62	.....	286	211
Elderbank.....	35	R	61	48	58	50	.....	217	128
East Chezzetcook.....A-K	36	R	73	77	78	72	.....	300	260
" .....L-Z	36	R	55	86	56	87	.....	284	240
Musquodoboit Harbour...A-K	37	R	77	68	71	73	.....	289	198
" ..L-Z	37	R	106	57	108	58	.....	329	216
Ostrea Lake.....	37A	R	29	59	29	60	.....	177	125
Dover.....	38	R	80	98	82	100	.....	360	276
Porter's Lake.....	39	R	53	35	50	38	.....	176	117
Totals—Totaux.....	221	.....	17,911	14,007	17,171	14,139	121	63,349	*49,911

Majority for / Majorité pour **Honourable William Anderson Black** over (sur) **James Layton Ralston, 3,772.** / **John Murphy, 3,904.**

Majority for / Majorité pour **Felix Patrick Quinn** over (sur) **James Layton Ralston, 3,032.** / **John Murphy, 3,164.**

*Each voter could vote for two candidates—Chaque électeur pouvait voter pour deux candidats.

HANTS-KINGS Population—1921, 43,462

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Arthur deWitt Foster	James Lorimer Ilsley			
HANTS							
Windsor.....A-J	1A	R	91	89	3	183	229
" .....K-Z	1A	R	116	89	.....	205	248
" .....A-L	1B	R	147	150	1	298	377
" .....Mc-Z	1B	R	161	129	2	292	345
" .....A-J	1C	R	114	127	1	242	312
" .....K-Z	1C	R	121	126	.....	247	302
" Township.....	1D	R	100	155	.....	255	360
Ste-Croix.....	2A	R	158	151	.....	309	381
"	2B	R	77	145	3	225	355
"	2C	R	81	149	2	232	314
Brooklyn.....	3A	R	91	84	.....	175	230
"	3B	R	97	106	.....	203	240
Scotch Village.....	4A	R	116	78	2	196	236
"	4B	R	65	38	.....	103	152
Falmouth.....	5A	R	102	113	.....	215	256
"	5B	R	80	154	.....	234	289
Kempt.....	6A	R	142	34	2	178	219
"	6B	R	191	72	3	266	331
"	6C	R	100	47	.....	147	188
Rawdon Church.....	7	R	113	116	.....	229	260
South Rawdon.....	8A	R	50	39	.....	89	102
Mount Uniacke.....	8B	R	92	63	.....	155	197
Noel.....	9A	R	53	51	.....	104	129
"	9B	R	88	104	2	194	214
"	9C	R	75	154	.....	229	272
Nine Mile River.....	10A	R	155	115	.....	270	367
"	10B	R	54	102	.....	156	214
South Maitland.....	11A	R	66	78	1	145	205
Maitland.....	11B	R	45	78	.....	123	158
Selmah.....	11C	R	70	69	.....	139	165
Five Mile River.....	11D	R	94	34	1	129	167
Forks.....	12A	R	61	114	2	177	209
"	12B	R	61	96	2	159	186
Shubenacadie.....	13A	R	118	125	.....	243	315
Milford.....	13B	R	95	144	.....	239	305
Shubenacadie.....	13C	R	79	145	1	225	287
Walton.....	14	R	123	84	3	210	254
Gore.....	15A	R	32	69	.....	101	139
"	15B	R	60	75	.....	135	171
"	15C	R	53	43	.....	96	119
"	15D	R	105	36	.....	141	171
Hantsport.....A-K	16	R	112	54	.....	166	197
" .....L-Z	16	R	116	67	1	184	223
Avondale.....	17	R	121	110	.....	231	274
Burlington.....	18	R	121	106	1	228	283
KINGS							
Sheffield Mills.....	1A	R	91	130	.....	221	240
"	1B	R	57	114	.....	171	200
Canning.....	2A	R	80	95	3	178	216
"	2B	R	80	91	1	172	198
Kingsport.....	3	R	85	102	1	188	235
Scotts Bay.....	4	R	45	91	.....	136	163
Blomidon.....	4½	R	58	53	.....	111	117
Canard.....	5	R	110	103	3	216	250
Port Williams.....	6A	R	86	146	.....	232	266
"	6B	R	89	142	2	233	263
Centreville.....	7	R	96	100	.....	196	240
Hall's Harbour.....	7½A	R	65	89	.....	154	173
"	7½B	R	66	70	.....	136	158
Upper Dyke.....	8A	R	111	144	1	256	303
"	8B	R	94	120	.....	214	256

HANTS-KINGS—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Arthur deWitt Foster	James Lorimer Ilsley			
KINGS—*Con.*							
Aldershot	8½A	R	116	76	6	198	262
"	8½B	R	113	49	.....	162	221
Brooklyn Street	9A	R	109	108	.....	217	255
"	9B	R	55	90	.....	145	163
Woodville	10	R	71	114	.....	185	226
Somerset	11A	R	101	166	.....	267	306
"	11B	R	112	128	.....	240	296
Kentville	12	R	120	100	.....	220	285
"	12A	R	112	98	3	213	289
"	12B	R	107	78	2	187	242
"	12½	R	106	107	1	214	305
"	12½A	R	118	110	2	230	309
"	12½B	R	140	107	.....	247	329
" Advance (Provisoire)	.....	R	30	11	.....	41	
New Mines	13	R	147	109	1	257	299
North Alton	13½A	R	80	57	1	138	148
"	13½B	R	68	70	.....	138	162
Gaspereau	14A	R	110	122	1	233	266
"	14B	R	119	112	.....	231	258
Grand Pré	15	R	117	94	1	212	265
Greenwich	15½	R	159	78	3	240	286
Wolfville	16A	R	108	105	.....	213	249
"	16B	R	105	106	.....	211	250
"	16½A	R	111	148	2	261	319
"	16½B	R	101	154	7	262	315
Avonport	17	R	141	106	2	249	289
Lockhartville	18	R	46	60	.....	106	127
Hants Border	18½	R	88	90	1	179	216
Millville	19A	R	93	44	4	141	176
"	19B	R	126	46	1	173	215
Greenwood	20A	R	72	80	.....	152	173
"	20B	R	41	81	.....	122	154
Kingston Village	21A	R	57	134	.....	191	200
"	21B	R	57	82	.....	139	159
Dalhousie	22	R	62	54	.....	116	119
Aylesford	23A	R	100	120	2	222	247
"	23B	R	95	122	2	219	260
North Kingston	24A	R	78	99	1	178	209
"	24B	R	94	79	.....	173	209
Cambridge	25A	R	90	115	.....	205	242
"	25B	R	120	137	.....	257	346
South Berwick	26A	R	94	55	.....	149	169
"	26B	R	84	56	2	142	169
Berwick Town (Ville)	26½A	R	139	77	4	220	260
" "	26½B	R	117	87	2	206	250
Canada Creek	27	R	64	55	2	121	138
Harborville	28	R	113	88	.....	201	227
Totals—Totaux	107	.....	10,181	10,261	97	20,539	25,084

Majority for / Majorité pour } **James Lorimer Islley, 80.**

INVERNESS Population—1921, 23,808

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Isaac Duncan MacDougall	Donald Mac-Lennan	Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Port Hastings, Division 1	1	R	64	67	.....	131	200
" " 2	1	R	72	71	1	144	209
Judique, Division 1	2	R	113	97	1	211	268
" " 2	2	R	98	151	.....	249	297
River Inhabitants, Division 1	3	R	35	124	1	160	182
" " 2	3	R	107	89	.....	196	247
Port Hood, Division 1	4	R	102	58	.....	160	186
" " 2	4	R	38	79	.....	117	204
" " 3	4	R	88	62	.....	150	211
" " 4	4	R	25	16	.....	41	53
Hillsboro, Division 1	5	R	74	41	.....	115	220
" " 2	5	R	102	21	.....	123	176
Strathlorne, Division 1	6	R	48	35	.....	83	118
" " 2	6	R	123	57	.....	180	312
" " 3	6	R	131	71	2	204	310
Broad Cove Marsh, Division 1	7	R	73	124	1	198	281
" " 2	7	R	44	66	.....	110	139
Margaree Harbour, Division 1	8	R	45	82	2	129	152
" " 2	8	R	62	76	3	141	159
" " 3	8	R	69	73	.....	142	159
" " 4	8	R	25	43	.....	68	100
South West Margaree, Div. 1	9	R	39	81	1	121	138
" " 2	9	R	78	151	1	230	275
North East Margaree, Div. 1	10	R	51	83	2	136	159
" " 2	10	R	75	56	.....	131	172
" " 3	10	R	65	47	.....	112	137
Chéticamp, Division 1	11	R	151	62	.....	213	269
" " 2	11	R	113	121	2	236	279
" " 3	11	R	140	62	1	203	228
" " 4	11	R	132	63	1	196	228
" " 5	11	R	32	33	1	66	80
Whycocomagh, Division 1	12	R	133	44	1	178	223
" " 2	12	R	66	37	.....	103	140
" " 3	12	R	62	39	.....	101	161
River Deny's, Division 1	13	R	55	103	.....	158	195
" " 2	13	R	104	64	.....	168	256
East Lake, Ainslie	14	R	111	125	2	238	312
West Lake, Ainslie	15	R	72	47	.....	119	204
West Bay, Division 1	16	R	76	62	1	139	175
" " 2	16	R	47	36	2	85	113
Glencoe, Division 1	17	R	54	25	.....	79	98
" " 2	17	R	84	65	.....	149	208
" " 3	17	R	43	42	.....	85	108
South Side Whycocomagh	18	R	112	143	3	258	328
Poplar Grove, Division 1	19	R	88	79	.....	167	218
" " 2	19	R	49	61	2	112	140
Pleasant Bay	20	R	57	38	.....	95	156
St. Joseph's, Division 1	21	R	49	67	.....	116	157
" " 2	21	R	50	80	2	132	146
" " 3	21	R	31	77	.....	108	121
Creignish	22	R	84	105	.....	189	235
Port Hawkesbury	1	R	96	139	1	236	260
"	2	R	109	82	2	193	238
Port Hood Ward (Quartier)	1	R	21	40	.....	61	72
" "	2	R	75	51	1	127	157
" "	3	R	45	14	1	60	76
Inverness	1	R	127	59	.....	186	259
"	2	R	158	51	.....	209	292
"	3	R	118	80	3	201	255
"	4	R	108	79	.....	187	243
"	5	R	135	72	.....	207	285
"	6	R	113	28	1	142	177
Totals—Totaux	62	.....	4,946	4,296	42	9,284	12,1 6

Majority for / Majorité pour } **Isaac Duncan MacDougall, 650.**

PICTOU Population—1921, 40,851

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Thomas Cantley	James A. Fraser			
Pictou Town (Ville)							
Ward (Quartier) 1.....1A	1	R	84	94	2	180	225
" 1.....2A	1	R	100	137	.....	237	282
" 2.....1B	1	R	44	86	.....	130	167
" 2.....2B	1	R	42	109	2	153	180
" 3.....1C	1	R	83	109	6	198	249
" 3.....2C	1	R	96	84	.....	180	261
" 3.....1D	1	R	107	105	1	213	269
" 3.....2D	1	R	60	89	.....	149	221
Pictou Island.....E	1	R	50	27	.....	77	110
Fishers Grant.....F	1	R	62	71	.....	133	166
Cariboo.....A	2	R	98	99	.....	197	246
" River.....B	2	R	50	48	.....	98	112
Cape John.....A	3	R	67	76	.....	143	184
" .....B	3	R	54	94	.....	148	168
River John.....A	4	R	71	61	.....	132	173
" .....B	4	R	36	96	1	133	197
" C	4	R	49	67	.....	116	160
West Branch, River John.....A	5	R	83	58	.....	141	164
" " .... B	5	R	65	36	1	102	124
Dalhousie.....	6	R	131	105	.....	236	295
Lyons Brook.....A	7	R	112	91	1	204	249
Scotsburn Station.....B	7	R	79	101	.....	180	222
Green Hill.....A	8	R	38	100	.....	138	157
" .....B	8	R	33	75	.....	108	126
Mount Thom.....A	9	R	85	66	1	152	175
" .....B	9	R	88	52	1	141	170
Mill Brook.....	10	R	134	47	1	182	211
Lairg.....	11	R	121	38	1	160	175
New Glasgow West (Ouest).1A	12	U	129	96	.....	225	292
" " .2A	12	U	109	89	.....	198	245
" " .3A	12	U	115	72	.....	187	258
" " .4A	12	U	133	83	.....	216	274
" " .5A	12	U	102	87	.....	189	226
Abercrombie and Granton....B	12	R	95	93	2	190	204
Churchville.....A	13	R	97	120	4	221	282
New Glasgow South (Sud) .1B	13	U	104	57	1	162	229
" " .2B	13	U	79	38	.....	117	158
" " .3B	13	U	132	77	.....	209	246
" " .4B	13	U	136	87	3	226	257
" " .5B	13	U	139	93	.....	232	286
" " .6B	13	U	119	63	.....	182	229
New Glasgow Central.....1C	13	U	123	105	.....	228	289
" " 2C	13	U	123	88	.....	211	272
New Glasgow North (Nord)1D	13	U	98	90	.....	188	217
" " .2D	13	U	134	96	2	232	267
" " .3D	13	U	112	115	.....	227	289
" " .4D	13	U	118	91	2	211	257
" " .5D	13	U	111	90	.....	201	234
" " .6D	13	U	107	57	2	166	245
Trenton.....1E	13	R	111	59	1	171	244
" 2E	13	R	96	60	.....	156	218
" 3E	13	R	134	51	1	186	269
" 4E	13	R	100	63	.....	163	235
" 5E	13	R	87	42	.....	129	206
" 6E	13	R	87	38	.....	125	175
Fraser's Mountain and Linacy.F	13	R	83	68	2	153	177
Hillside and Glenfalloch.....G	13	R	49	30	.....	79	114
Little Harbour.....A	14	R	51	54	.....	105	134
" .....B	14	R	60	73	.....	133	158
McLellans Brook.....A	15	R	99	77	1	177	214
" 1B	15	R	132	92	2	226	267
" 2B	15	R	129	53	1	183	228
McLellans Mountain.....C	15	R	43	31	2	76	95

PICTOU—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Thomas Cantley	James A. Fraser			
McPherson's Mills.....D	15	R	53	22	.....	75	98
Bridgeville.....A	16	R	101	98	.....	199	272
Sunny Brae.....B	16	R	105	88	.....	193	252
Lorne.....A	17	R	126	45	.....	171	200
Hopewell.....B	17	R	115	130	.....	245	289
Feronna.....C	17	R	97	73	.....	170	221
Riverton.....D	17	R	35	57	.....	92	109
Middle River.....A	18	R	92	59	.....	151	207
" .....B	18	R	51	37	.....	88	103
Bailey's Brook.....A	19	R	115	127	1	243	285
Big Island.....B	19	R	15	26	.....	41	45
Avondale.....A	20	R	66	105	.....	171	206
Barneys River.....B	20	R	84	84	.....	168	197
Merigomish.....A	21	R	68	71	.....	139	155
" .....B	21	R	29	89	.....	118	139
Garden of Eden.....A	22	R	37	101	.....	138	148
East River, St. Mary's.....	22	R	32	63	.....	95	105
Westville North (Nord).....1A	23	U	104	94	2	200	283
" " 2A	23	U	145	64	.....	209	280
" " 3A	23	U	113	58	1	172	236
Drummond Mines.....1B	23	U	177	39	.....	216	283
" 2B	23	U	128	64	.....	192	265
" 3B	23	U	157	56	.....	213	288
Westville South (Sud).....1C	23	U	111	54	1	166	212
" " 2C	23	U	124	56	.....	180	225
" " 3C	23	U	118	39	.....	157	220
North Wentworth Grant.....A	24	R	44	45	.....	89	109
South Wentworth Grant.....B	24	R	20	47	.....	67	82
Stellarton, Ward (Quartier).....							
1.....1A	25	U	99	105	.....	204	261
" " .2A	25	U	111	93	.....	204	257
" " .3A	25	U	99	97	1	197	245
Albion Mines.....1B	25	U	77	110	5	192	259
" 2B	25	U	68	78	3	149	194
" 3B	25	U	56	93	.....	149	213
" 4B	25	U	65	100	3	168	218
Stellarton, Ward (Quartier)							
2.....1C	25	U	109	100	.....	209	270
" " .2C	25	U	92	117	1	210	259
" " .3C	25	U	92	70	2	164	216
" " .4C	25	U	75	93	1	169	216
Toney River.....	26	R	79	139	.....	218	277
Stellarton, Advance (Provisoire)	1	U	20	30	1	51	
Pictou, Advance (Provisoire)..	2	R	2	5	.....	7	
Totals—Totaux.....	105	.....	9,304	7,920	66	17,290	21,827

Majority for / Majorité pour **Thomas Cantley, 1,384.**

QUEENS-LUNENBURG Population—1921, 43,686

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	William Duff	William G. Ernst			
LUNENBURG							
Lunenburg East (Est)	1A	R	95	44	2	141	171
" "	1B	R	90	92	.....	182	216
" "	1C	R	46	56	.....	102	136
" "	1D	R	77	54	1	132	152
Lunenburg Central	2A	R	104	76	2	182	208
"	2B	R	91	88	.....	179	243
"	2C	R	76	79	2	157	199
Lunenburg West (Ouest)	3A	R	90	117	.....	207	257
" A-L	3B	R	78	65	.....	143	163
" M-Z	3B	R	43	90	.....	133	159
Garden Lots	4	R	92	88	.....	180	206
First Peninsula	5	R	69	67	1	137	170
First South (Sud)	6	R	64	124	.....	188	228
Feltz South (Sud)	7	R	75	38	.....	113	134
Rosebay	8	R	112	80	2	194	223
Riverport	9	R	112	93	.....	205	253
Upper Lahave	10	R	60	111	.....	171	229
Mahone Bay North (Nord)	11A	R	83	106	.....	189	244
Mahone Bay Central A-L	11B	R	51	91	3	145	169
" " M-Z	11B	R	56	75	.....	131	162
Mahone Bay South (Sud)	11C	R	79	89	.....	168	192
Mader's Cove	12	R	59	45	.....	104	127
Oakland	13	R	90	116	1	207	261
Indian Point	14	R	102	103	.....	205	266
Blockhouse	15	R	122	117	.....	239	300
New Cornwall	16	R	75	96	1	172	190
Bridgewater East (Est)	17	R	94	115	.....	209	245
Bridgewater South (Sud) A-L	18A	R	55	81	2	138	177
" " M-Z	18A	R	39	75	.....	114	140
" " A-L	18B	R	62	90	4	156	194
" " M-Z	18B	R	51	77	.....	128	151
Bridgeburg North (Nord) A-L	19A	R	71	95	1	167	193
" " M-Z	19A	R	93	69	.....	162	191
" " A-L	19B	R	97	93	4	194	226
" " M-Z	19B	R	73	88	.....	161	181
Conquerall Bank A-L	20	R	78	45	.....	123	160
" M-Z	20	R	60	52	.....	112	181
Pleasantville A-L	21	R	46	58	.....	104	177
" M-Z	21	R	37	37	1	75	155
West Dublin	22	R	136	58	.....	194	260
Lahave Islands	23	R	130	54	.....	184	240
Petite Rivière	24	R	108	69	1	178	228
Vogler's Cove	25	R	102	22	.....	124	203
Italy Cross	26	R	95	62	.....	157	202
Waterloo	27	R	96	121	.....	217	258
Baker's Settlement	28	R	75	127	1	203	283
Upper Northfield	29A	R	66	69	.....	135	159
West Northfield	29B	R	107	100	.....	207	243
Midville	30	R	117	113	.....	230	274
New Germany North (Nord)	31A	R	38	126	2	166	195
New Germany West (Ouest)	31B	R	70	38	.....	108	123
New Germany South (Sud)	31C	R	147	67	3	217	246
Barss Corner A-L	32	R	54	86	.....	140	144
" M-Z	32	R	55	79	2	136	156
Hemford	33	R	56	105	.....	161	245
Big Tancook	34A	R	91	69	.....	160	226
Little Tancook	34B	R	26	21	.....	47	62
Chester West (Ouest)	35	R	100	128	1	229	279
Chester East (Est)	36	R	101	107	.....	208	258
Mill Cove North (Nord)	37A	R	53	90	2	145	176
Mill Cove South (Sud)	37B	R	54	79	2	135	168
Blandford	38	R	86	71	.....	157	209
New Ross North (Nord)	39A	R	71	131	.....	202	224
" South (Sud)	39B	R	57	97	1	155	173
" West (Ouest)	40	R	49	138	.....	187	206
Chester Basin	41	R	87	126	1	214	287

QUEENS-LUNENBURG—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	William Duff	William G. Ernst	Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Gold River	42	R	78	78	.....	156	193
Hebb's Mills	43	R	92	95	2	189	223
Blue Rocks	44	R	151	48	2	201	288
East Lahave	45	R	71	65	.....	136	235
New Cumberland	46	R	44	30	.....	74	148
Lahave.....A-L	47	R	54	72	.....	126	167
" .....M-Z	47	R	69	73	.....	142	211
Broad Cove	48	R	41	28	.....	69	156
Maitland	49	R	53	67	.....	120	141
Bayport	50	R	51	49	.....	100	133
Chelsea	51	R	57	106	.....	163	194
New Canada	52	R	88	92	.....	180	211
Maplewood	53	R	60	82	.....	142	181
Newburn	54	R	36	92	.....	128	146
Dayspring	55	R	81	67	.....	148	222
Martin's Brook	56	R	35	92	.....	127	164
Centre Range	57	R	22	96	3	121	167
Kingsburg	58	R	106	26	3	135	156
Lower Lahave	59	R	70	33	.....	103	133
Oakhill	60	R	37	89	.....	126	156
Marryatt's Cove	61	R	85	125	1	211	258
East River	62	R	65	105	1	171	239
Bayswater	63	R	34	52	.....	86	123
Martin's Point	64	R	53	105	.....	158	196
Stonehurst	65	R	84	32	.....	116	136
Middle Lahave	66	R	51	18	.....	69	113
Ninevah	67	R	44	46	.....	90	104
Cherry Hill	68	R	78	27	.....	105	149
Western Shore	69	R	33	85	.....	118	154
Crousetown	70	R	53	52	1	106	122
Beech Hill	71	R	15	24	.....	39	47
Middlewood	72	R	59	67	9	135	190
QUEENS							
Western Head	1	R	88	133	1	222	242
Liverpool East (Est).....A-K	2A	R	88	116	.....	204	238
" .....L-Z	2A	R	100	103	1	204	238
Liverpool West (Ouest)....A-K	2B	R	105	124	1	230	261
" ....L-S	2B	R	102	129	3	234	256
" ....T-Z	2B	R	74	127	3	204	235
White Point	3	R	70	59	.....	129	155
East Port, Mouton	4A	R	71	94	.....	165	196
Port Joli	4B	R	37	43	1	81	97
South West Port Mouton	4C	R	45	49	2	96	108
East Milton.....A-J	5A	R	97	84	2	183	213
" .....K-Z	5A	R	104	95	2	201	241
West Milton	5B	R	133	104	3	240	272
Brooklyn	6	R	118	112	2	232	265
Beech Meadows	7A	R	34	63	.....	97	124
West Berlin	7B	R	35	92	1	128	165
Port Medway	8A	R	90	115	.....	205	264
East Port Medway	8B	R	22	32	.....	54	64
Mill Village.....A-Mc.	9	R	58	65	.....	123	161
" .....M-Z	9	R	70	39	2	111	159
Greenfield	10	R	105	62	2	169	225
Brookfield.....A-L	11	R	72	76	1	149	180
" .....M-Z	11	R	63	66	2	131	172
Caledonia.....A-H	12	R	76	101	.....	177	205
" .....I-Z	12	R	66	79	.....	145	168
Kempt Corner	13	R	85	94	.....	179	233
Bridgewater Advance (Provisoire)	.....	R	4	23	.....	27	
Totals—Totaux	125	.....	9,136	9,925	94	19,155	23,949

Majority for / Majorité pour } William G. Ernst, 789.

RICHMOND WEST-CAPE BRETON Population—1921, 17,646

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Donald D. Boyd	John Alexander Macdonald			
Arichat	1	R	96	89	3	188	283
Petite de Grat	2	R	53	73	3	129	193
D'Escousse	3A	R	44	44	1	89	173
"	3B	R	60	43	.....	103	190
River Inhabitants	4	R	84	101	.....	185	284
Black River	5	R	44	40	.....	84	197
Cannes	6A	R	102	31	1	134	208
"	6B	R	48	60	.....	108	232
St. Peters	7A	R	116	128	1	245	295
"	7B	R	92	132	.....	224	297
Red Islands	8	R	70	73	.....	143	177
Grand River	9	R	99	134	2	235	295
L'Ardoise	10A	R	68	99	.....	167	193
"	10B	R	85	94	.....	179	205
West Arichat	11A	R	35	98	1	134	233
"	11B	R	53	68	.....	121	192
Loch Lomond	12	R	44	73	.....	117	129
Framboise	13	R	46	70	.....	116	192
Port Malcolm	14	R	26	33	.....	59	81
Rockdale	15A	R	75	122	3	200	244
"	15B	R	109	95	1	205	240
Poulamond	16A	R	49	75	.....	124	190
"	16B	R	46	55	1	102	205
Petite de Grat	17	R	73	29	1	103	152
Soldier's Cove	18	R	48	58	1	107	169
Fourchu	19	R	20	56	.....	76	104
Louisdale	20	R	82	101	.....	183	268
Janvrin's Harbour	21	R	3	45	.....	48	70
Alderney	22	R	75	65	.....	140	207
Little Anse	23	R	58	30	.....	88	108
Rocky Bay	24	R	36	39	1	76	135
Point Tupper	25	R	112	125	2	239	298
Cape Augnet	26	R	21	25	.....	46	75
River Bourgeoise	28	R	108	54	.....	162	285
Big Pond	29	R	43	53	1	97	130
Enon	30	R	40	42	.....	82	94
Grand Mira South (Sud)	31	R	80	74	.....	154	193
" North (Nord)	32	R	70	95	.....	165	188
East Bay	33	R	50	121	.....	171	231
Trout Brook	34A	R	38	59	.....	97	140
"	34B	R	49	40	.....	89	128
Gabarus	35A	R	37	54	1	92	165
"	35B	R	83	121	1	205	210
Louisburg (Dist.)	36A	R	50	45	1	96	152
"	36B	R	49	52	1	102	169
Catalone	37	R	30	60	.....	90	119
Bateston	38	R	64	23	.....	87	123
Main-à-Dieu	39	R	51	34	.....	85	157
Scatarie	40	R	13	32	.....	45	56
Points, West Bay	41	R	29	34	.....	63	83
Gabarus Lake	42	R	49	78	.....	127	190
Little Loraine	43	R	26	49	.....	75	82
Louisburg	43A	R	101	93	.....	194	219
"	43B	R	59	103	.....	162	258
"	43C	R	89	50	2	141	242
Totals—Totaux	55	.....	3,280	3,769	29	7,078	10,128

Majority for / Majorité pour — John Alexander Macdonald, 489.

SHELBURNE-YARMOUTH Population—1921, 35,865

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Paul Lacombe Hatfield	Frank Harris Patterson			
SHELBURNE							
Sable River	1A	R	84	39	1	124	141
Louis Head	1B	R	92	112	1	205	288
Lockport	2A	R	86	85	.....	171	253
"	2B	R	83	75	5	163	254
Green Harbour	3A	R	99	85	2	186	280
West Green Harbour	3B	R	38	42	.....	80	182
Jordan River	4	R	110	92	2	204	264
Jordan Bay	5	R	67	59	.....	126	164
Sandy Point	6	R	52	121	.....	173	289
Shelburne	7A	R	90	114	2	206	267
"	7B	R	109	109	1	219	251
"	7C	R	48	85	.....	133	176
Ohio	8	R	69	39	2	110	132
Church Over	9A	R	48	83	2	133	181
Gunning Cove	9B	R	17	88	.....	105	181
North East Harbour	10	R	51	55	1	107	171
Clyde River	11A	R	127	87	.....	214	287
Cape Negro	11B	R	51	42	.....	93	154
Port-la-Tour	12A	R	104	41	.....	145	174
"	12B	R	129	37	.....	166	200
Barrington Head	13A	R	73	64	.....	137	188
"	13B	R	65	48	.....	113	170
Barrington Passage	14A	R	69	28	1	98	112
"	14B	R	63	43	.....	106	135
Shag Harbour	15	R	106	108	1	215	288
Lower Woods Harbour	16A	R	44	72	.....	116	167
"	16E	R	60	48	.....	108	155
Upper Woods Harbour	16B	R	53	31	.....	84	116
Centreville	17A	R	95	68	.....	163	302
Stoney Island	17B	R	49	85	2	136	180
Hawk's Point	18	R	109	61	2	172	288
Clark's Harbour	19A	R	87	44	.....	131	198
"	19B	R	153	34	2	189	290
YARMOUTH							
Carleton	1	R	127	123	.....	250	310
West Kemptville (Ouest)	1A	R	61	26	.....	87	97
Tusket-Lakes	2	R	59	58	.....	117	134
Ohio	3	R	79	78	.....	157	185
Brenton	3A	R	109	35	1	145	179
Port Maitland	4	R	122	84	.....	206	253
"	4A	R	113	43	2	158	185
Hebron	5	R	148	130	1	279	325
Sandford	5A	R	65	53	.....	118	141
Chegoggin	6	R	118	116	.....	234	311
Overton	6A	R	85	101	.....	186	244
Rockville	12	R	66	75	.....	141	194
Rockville	12A	R	99	61	.....	160	188
Arcadia	13	R	160	68	.....	228	295
Brooklyn	13A	R	91	76	.....	167	186
Pinkney's Point	13B	R	67	37	.....	104	132
Plymouth	14	R	51	37	.....	88	130
Comeau's Hill	14A	R	86	33	.....	119	168
Wedgeport North (Nord)	15	R	151	63	3	217	250
Wedgeport South (Sud)	15A	R	221	39	1	261	311
Tusket	16	R	97	122	.....	219	267
Amirault Hill	16A	R	75	116	.....	191	320
Belleville	17	R	125	78	.....	203	236
Quinan	17A	R	117	69	1	187	216
Eel Brook	18	R	77	83	3	163	241
Argyle	19	R	90	55	.....	145	187

SHELBURNE-YARMOUTH—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Paul Lacombe Hatfield	Frank Harris Patterson			
YARMOUTH COUNTY—*Con.*							
Lower Argyle	19A	R	71	36	1	108	148
East Pubnico	20	R	136	49	.....	185	274
West Pubnico	21	R	146	132	.....	278	339
"	21A	R	197	97	3	297	400
Kemptville	22	R	50	53	.....	103	125
Pubnico Head	23	R	106	61	2	169	318
The Islands	24	R	86	17	.....	103	143
Yarmouth Town (Ville)	7	U	127	76	.....	203	321
" "	7A	U	97	88	1	186	261
" "	8	U	94	107	.....	201	326
" "	8A	U	130	101	.....	231	327
" "	8B	U	71	94	2	167	287
" "	9	U	129	130	1	260	366
" "	9A	U	97	155	.....	252	371
" "	10	U	123	117	.....	240	332
" "	10A	U	117	143	.....	260	364
" "	10B	U	100	176	.....	276	375
" "	11	U	117	128	3	248	343
" "	11A	U	91	161	1	253	344
Yarmouth, Advance (Provisoire)	.....	U	15	4	.....	19	
Totals—Totaux	79	.....	7,339	6,008	53	13,400	18,327

Majority for / Majorité pour **Paul Lacombe Hatfield, 1,331.**

NEW BRUNSWICK

NOUVEAU-BRUNSWICK

CHARLOTTE Population—1921, 21,435

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Robert Watson Grimmer	P. Elmer McLaughlin			
St. Andrews....A-F	1	R	79	81	.....	160	231
" ....G-L	1	R	80	55	3	138	256
" ....M-P	1	R	85	73	.....	158	235
" ....Q-Z	1	R	92	64	.....	156	221
Upper Mills	2	R	55	38	.....	93	138
Old Ridge....A-L	3	R	90	43	1	134	225
" ....M-Z	3	R	73	32	.....	105	185
Dufferin	4	R	99	5	.....	104	118
Little Ridgton	5	R	73	28	.....	101	135
Scotch Ridge	6	R	60	12	2	74	131
Oak Hill	7	R	73	28	.....	101	151
Moore's Mills	8	R	31	15	.....	46	77
Lawrence	9	R	69	63	1	133	162
Baillie	10	R	86	30	.....	116	166
St-David	11	R	46	34	1	81	100
Oak Bay....A-Mc	12	R	101	42	.....	143	186
" ....M-Z	12	R	79	19	.....	98	142
Tower Hill	13	R	113	63	.....	176	242
Flume Ridge	14	R	16	17	.....	33	37
Tryon	15	R	17	8	.....	25	27
Rolling Dam....A-L	16	R	80	26	.....	106	122
" ....M-Z	16	R	83	56	.....	139	156
Bocabec	17	R	72	51	1	124	161
Elmsville	18	R	93	45	.....	138	181
Bayside	19	R	59	30	1	90	125
Waweig	20	R	49	29	.....	78	104
Second Falls	21	R	46	73	.....	119	171
Back Bay	22	R	24	46	.....	70	194
L'Etête	23	R	36	97	.....	133	191
St-George....A-E	24	R	84	65	3	152	223
" ....F-L	24	R	89	69	.....	158	243
" ....M-O	24	R	70	98	.....	168	240
" ....P-Z	24	R	87	72	1	160	234
Beaver Harbour	25	R	69	56	.....	125	173
Black's Harbour	26	R	44	137	.....	181	283
Pennfield	27	R	80	55	.....	135	247
Lepreau	28	R	31	60	.....	91	130
Mace's Bay	29	R	59	36	.....	95	118
Clarendon	30	R	18	8	.....	26	36
Fair Haven	31	R	25	33	.....	58	75
Chocolate Cove	32	R	32	21	.....	53	73
Leonardville	33	R	43	60	.....	103	145
Richardson	34	R	15	51	.....	66	95
Lord's Cove....A-L	35	R	40	76	.....	116	166
" ....M-Z	35	R	34	60	.....	94	119
Wilson's Beach....A-L	36	R	56	65	.....	121	169
" ....M-Z	46	R	76	70	.....	146	201
Welshpool....A-J	37	R	54	57	.....	111	152
" ....K-Z	37	R	39	72	.....	111	143
North Head....A-L	38	R	38	71	.....	109	188
" ....M-Z	38	R	48	41	.....	89	182
Castalia	39	R	56	69	.....	125	152
Woodward's Cove	40	R	23	23	.....	46	98
White Head	41	R	46	31	.....	77	182

CHARLOTTE.—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Robert Watson Grimmer.	P. Elmer McLaughlin			
Seal Cove.....A-H	42	R	63	59	.....	122	156
" .....I-Z	42	R	50	54	.....	104	142
Wood Island.....	43	R	17	27	.....	44	54
Grand Harbour..... A-G	44	R	32	88	.....	120	159
" .....H-Z	44	R	33	70	.....	103	140
Milltown.....A-C	45	R	77	85	4	166	257
" .....D-J	45	R	76	64	3	143	250
" .....K-O	45	R	90	50	2	142	267
" .....P-Z	45	R	94	51	.....	145	241
"	46	R	150	50	1	201	262
St-Stephen.....A-B	47	R	102	31	.....	133	217
" C	47	R	86	47	1	134	236
" .....D-F	47	R	90	32	.....	122	197
" .....G-H	47	R	140	24	1	165	250
" .....I-L	47	R	75	30	.....	105	182
" .....M-N	47	R	62	33	.....	95	158
" .....Mc	47	R	84	49	.....	133	217
" .....O-R	47	R	86	44	1	131	215
" .....S-U	47	R	77	46	.....	123	225
" .....V-Z	47	R	80	27	.....	107	163
" .....A-L	48	R	97	36	.....	133	180
" .....M-Z	48	R	91	21	.....	112	176
Totals—Totaux.....	76		4,967	3,677	27	8,671	12,981

Majority for / Majorité pour } Robert Watson Grimmer, 1,290.

GLOUCESTER Population—1921, 38,684

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Joseph S. Dumas	Pierre J. Veniot			
South Tetegouche	1	R	95	117	.....	212	245
West Bathurst....A	2	R	55	85	1	141	171
" ....B-C	2	R	100	84	.....	184	275
" ....D-H	2	R	88	112	.....	200	242
" ....I-O	2	R	92	66	6	164	214
" ....P-Z	2	R	79	111	3	193	203
Salmon Beach	3	R	101	38	.....	139	154
Bathurst Mines	4	R	34	9	.....	43	45
East Bathurst....A-B	5	R	78	48	2	128	210
" ....C-D	5	R	95	105	6	206	278
" ....E-O	5	R	153	67	3	223	258
" ....P-Z	5	R	115	93	1	209	256
Bathurst....A-C	6	R	85	106	2	193	258
" ....D-G	6	R	78	125	2	205	264
" ....H-L	6	R	81	101	3	185	230
" ....M-Q	6	R	97	81	4	182	230
" ....R-Z	6	R	94	115	5	214	296
South Bathurst....A-G	6½	R	79	116	9	204	254
" ....H-Z	6½	R	65	152	3	220	245
Green Point....A-E	7	R	61	116	4	181	206
" ....F-K	7	R	33	134	4	171	214
" ....L-Z	7	R	59	147	.....	206	247
Petit Rocher....A-B	8	R	83	136	3	222	295
" ....C-D	8	R	55	143	2	200	276
" ....E-P	8	R	59	145	3	207	176
" ....Q-Z	8	R	45	123	2	170	265
Robertville....A-C	9	R	72	78	.....	150	202
" ....D-H	9	R	101	90	.....	191	235
" ....I-Z	9	R	54	93	1	148	175
Ste-Jeanne d'Arc	10	R	55	133	.....	188	229
Grand Anse....A-L	11	R	86	96	1	183	210
" ....M-Z	11	R	67	73	1	141	180
St-Léolin....A-M	12	R	45	71	.....	116	149
" ....L-Z	12	R	59	75	2	136	184
Clifton....A-I	13	R	113	35	1	149	180
" ....J-Z	13	R	128	34	1	163	201
Upper Caraquet....A-H	14	R	116	79	.....	195	230
" ....I-Z	14	R	116	65	.....	181	217
Caraquet....A-B	15	R	74	72	.....	146	174
" ....C-G	15	R	89	93	1	183	224
" ....H-L	15	R	87	94	.....	181	245
" ....M-Z	15	R	55	71	.....	126	154
St-Simon	16	R	89	153	.....	242	280
Middle Caraquet....A-G	17	R	58	171	3	232	288
" ....H-Z	17	R	45	82	.....	127	163
Lower Caraquet....A-J	18	R	67	134	2	203	234
" ....K-Z	18	R	75	141	2	218	257
Paquetteville....A-G	19	R	55	111	1	167	224
" ....H-Z	19	R	69	132	.....	201	244
Burnsville....A-H	20	R	56	142	.....	198	246
" ....I-Z	20	R	38	123	.....	161	200
Tracadie....A	21	R	39	59	5	103	130
" ....B	21	R	67	129	2	198	280
" ....C-L	21	R	67	126	1	194	292
" ....M-R	21	R	54	63	1	118	170
" ....S-Z	21	R	65	65	.....	130	164
Sheila....A-L	22	R	104	108	2	214	262
" ....M-Z	22	R	79	125	14	218	252
Leach....A-C	23	R	107	123	2	232	273
" ....D-Z	23	R	135	93	.....	228	268
Tilley Road	24	R	64	130	.....	194	256
St-Isidore....A-H	25	R	42	89	.....	131	172
" ....I-Z	25	R	53	59	.....	112	140
Duguayville	26	R	62	101	3	166	186

GLOUCESTER—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Joseph S. Dumas	Pierre J. Veniot			
Shippegan.....A-G	27	R	119	94	.....	213	239
" .....H-O	27	R	114	76	.....	190	218
" .....P-Z	27	R	87	111	1	199	228
Island River.....	28	R	122	104	1	227	273
Hachi.....A-F	29	R	84	82	.....	166	243
" .....G-Z	29	R	74	121	1	196	262
Lameque.....A-H	30	R	86	156	.....	242	285
" .....I-Z	30	R	51	144	1	196	218
Miscou Centre.....A-K	31	R	65	52	.....	117	141
" .....L-Z	31	R	79	58	.....	137	177
Pokemouche.....	32	R	84	88	3	175	230
Four Road.....A-K	33	R	112	91	.....	203	240
" .....L-Z	33	R	107	113	1	221	293
Upper Ste-Rose.....	34	R	119	127	.....	246	302
Mattimpique.....	35	R	68	111	1	180	245
Six Roads.....	36	R	96	78	6	180	220
Totals—Totaux.....	80	.....	6,333	7,992	129	14,454	17,991

Majority for / Majorité pour } **Pierre J. Veniot, 1,659**

KENT Population—1921, 23,916

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Alfred Edmond Bourgeois	Alexandre Joseph Doucet			
Richibucto.....A-L	1	R	89	100	.....	189	241
" .....M-Z	1	R	66	89	.....	155	181
"	2	R	96	108	2	206	254
"	3A	R	88	57	.....	145	184
"	3	R	128	47	.....	175	231
"	3	R	133	64	.....	197	234
"	4	R	57	65	2	124	173
"	4	R	60	72	6	138	183
Weldford.....	5	R	59	122	.....	181	259
"	5½	R	38	86	3	127	166
"	6	R	93	61	.....	154	172
" .....A-L	7	R	81	70	2	153	181
" .....M-Z	7	R	76	85	2	163	215
"	8	R	37	19	.....	56	66
"	9	R	80	146	.....	226	243
Wellington.....	10	R	52	89	.....	141	192
"	10A	R	99	58	1	158	219
"	10B	R	127	69	.....	196	349
"	10C	R	119	61	.....	180	222
"	11	R	115	45	.....	160	258
"	11A	R	96	61	.....	157	254
"	11B	R	69	76	.....	145	212
"	12	R	118	107	1	226	298
"	12A	R	107	102	.....	209	286
St-Mary.....	13	R	89	34	.....	123	164
"	13A	R	92	41	.....	133	167
"	13½	R	64	121	.....	185	232
"	14	R	91	122	1	214	276
"	14	R	126	73	.....	199	240
St-Paul.....	15	R	57	74	.....	131	162
"	15A	R	118	135	.....	253	275
Dundas.....	16	R	102	60	.....	162	200
"	16A	R	61	73	1	135	172
"	17	R	102	96	.....	198	228
"	17½	R	73	102	.....	175	181
"	18	R	55	87	.....	142	172
"	18A	R	90	79	.....	169	172
"	19	R	59	110	.....	169	195
"	19A	R	79	68	.....	147	164
Acadieville.....	20	R	133	62	.....	195	233
"	21	R	107	49	.....	156	211
"	22	R	55	69	2	126	135
Carleton.....	23	R	117	65	.....	182	214
"	24	R	45	36	1	82	91
"	25	R	52	107	1	160	215
St-Louis.....	26	R	149	88	2	239	568
"	26A	R	166	72	.....	238	
"	27	R	125	111	4	240	260
Harcourt.....	28	R	70	101	3	174	225
"	29	R	104	99	2	205	253
"	30	R	12	9	.....	21	23
St-Charles.....	31	R	139	96	.....	235	334
"	32	R	184	75	.....	259	306
Totals—Totaux.....	53	.....	4,799	4,173	36	9,008	11,341

Majority for / Majorité pour } **Alfred Edmond Bourgeois, 626.**

NORTHUMBERLAND Population—1921, 33,985

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Charles Elijah Fish	Charles Joseph Morrissy			
Newcastle	1	R	70	70	6	146	262
"	1	R	74	87	.....	161	179
"	1	R	75	56	8	139	236
"	1	R	74	79	.....	153	244
"	1	R	54	47	.....	101	183
"	1	R	82	84	.....	166	208
"	1	R	89	52	.....	141	245
"	1	R	81	84	4	169	249
"	1	R	115	92	.....	207	286
Douglastown	2	R	123	92	.....	215	292
"	2	R	108	85	.....	193	297
Lower Newcastle	3	R	97	132	4	233	298
Beaver Brook	4	R	35	38	.....	73	100
Bartibogue Bridge	5	R	57	82	2	141	180
New Jersey	6	R	84	81	1	166	213
St-Wilfred's	7	R	54	70	1	125	159
Fair Isle	8	R	32	89	1	122	161
Neguac	9	R	50	89	2	141	197
"	9	R	75	124	3	202	247
Tabusintac	10	R	106	95	4	205	286
"	10	R	136	64	1	201	274
Brantville	11	R	32	68	.....	100	124
Portage River	12	R	84	98	1	183	232
Millerton	13	R	78	45	.....	123	215
"	13	R	62	58	1	121	231
Quarryville	14	R	88	34	2	124	182
Trout Brook	15	R	97	70	.....	167	195
Maple Glen	16	R	26	44	.....	70	90
Whitney	17	R	93	79	2	174	235
Sunny Corner	18	R	72	72	.....	144	175
"	18	R	69	42	.....	111	186
Reneous	19	R	31	67	.....	98	215
"	19	R	39	116	.....	155	163
Blackville Village	20	R	85	56	2	143	232
"	20	R	49	77	2	128	246
"	20	R	67	97	.....	164	267
Howard's	21	R	28	42	.....	70	90
Upper Blackville	22	R	55	60	.....	115	167
Blissfield	23	R	72	73	.....	145	200
Doaktown	24	R	142	59	.....	201	242
"	24	R	99	55	.....	154	248
Ludlow	25	R	53	58	1	112	178
"	25	R	46	61	.....	107	204
Boiestown	26	R	50	59	1	110	130
Holtville	27	R	44	47	.....	91	109
Nelson	28	R	37	110	1	148	238
"	28	R	58	117	3	178	280
"	28	R	28	75	.....	103	186
Barnaby River	29	R	28	105	5	138	187
Chelmsford	30	R	87	86	2	175	251
Hardwood's Bay, St-Anne	31	R	85	78	.....	163	214
" "	31	R	68	89	1	158	210
Hardwick	32	R	69	88	.....	157	187
Bay du Vin	33	R	137	108	.....	245	302
Rogerville	34	R	41	138	1	180	298
"	34	R	85	116	4	205	278
Rosaireville	35	R	34	84	3	121	166
Pleasant Ridge—Vienneau	36	R	40	73	.....	113	155
Collette	37	R	49	98	1	148	251
South Esk	38	R	54	42	.....	96	113
Red Bank	39	R	90	116	.....	206	257
Sillikers	40	R	108	55	.....	163	216
Loggieville	41	R	85	59	.....	144	266
"	41	R	107	57	2	166	230

NORTHUMBERLAND—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Charles Elijah Fish	Charles Joseph Morrissy			
Chatham Head	42	R	64	130	.....	194	292
"	42	R	86	111	3	200	327
Chatham Town (Ville)	43	R	57	51	4	112	244
"	43	R	53	61	.....	114	249
"	43	R	90	76	4	170	277
"	43	R	43	42	.....	85	310
"	43	R	62	73	9	144	330
"	43	R	46	59	.....	105	227
"	43	R	56	79	1	136	186
"	43	R	63	71	4	138	187
"	43	R	91	79	2	172	204
"	43	R	78	73	6	157	269
"	43	R	58	71	5	134	204
Chatham Suburb	44	R	67	75	.....	142	205
Centre Napan	45	R	65	81	.....	146	192
Sweezie's	46	R	49	19	.....	68	92
St-Margaret's	47	R	39	49	.....	88	111
Black River Bridge	48	R	98	78	1	177	236
Totals—Totaux	82	.....	5,687	6,201	111	11,999	17,779

Majority for / Majorité pour } **Charles Joseph Morrissy, 514.**

RESTIGOUCHE-MADAWASKA Population—1921, 42,977

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Stanislas Blanchard	Arthur Culligan			
Dalhousie Parish (Paroisse)...	1	R	72	61	3	136	198
" "	1	R	72	49	.....	121	208
" "	2	R	61	56	.....	117	169
" "	3	R	95	41	8	144	188
" Town (Ville).....	4	R	148	65	.....	213	273
" "	4	R	125	73	1	199	214
" "	4	R	126	80	.....	206	284
" "	4	R	97	77	3	177	199
" "	5	R	158	72	.....	230	332
Balmoral.....	6	R	148	123	1	272	333
"	7	R	105	75	2	182	231
Colborne.....	8	R	165	90	.....	255	305
"	9	R	90	206	2	298	353
Durham.....	10	R	69	192	.....	261	375
"	10	R	64	167	3	234	326
"	11	R	125	82	2	209	326
"	11	R	97	142	.....	239	300
"	11	R	79	126	1	206	316
Addington.....	12	R	93	114	6	213	296
"	12	R	134	88	2	224	318
"	12	R	122	113	1	236	360
"	13	R	61	155	.....	216	289
Campbellton.....	14	U	53	97	2	152	196
"	14	U	35	60	.....	95	193
"	14	U	58	68	3	129	207
"	14	U	37	57	.....	94	276
"	14	U	38	57	1	96	200
"	14	U	19	82	.....	101	154
"	14	U	35	69	.....	104	221
"	14	U	28	73	.....	101	208
"	14	U	48	72	3	123	208
"	14	U	19	69	.....	88	229
"	15	U	69	79	.....	148	253
"	15	U	61	71	.....	132	228
"	15	U	67	50	.....	117	155
"	15	U	82	70	3	155	202
"	15	U	30	80	.....	110	217
"	15	U	81	62	1	144	189
"	15	U	67	47	1	115	211
Eldon.....	16	R	38	81	3	122	195
"	17	R	46	40	.....	86	117
Dalhousie, Addington and Balmoral.....	18	R	181	83	2	266	451
Grimmer.....	19	R	31	25	.....	56	79
"	20	R	101	87	.....	188	276
"	20	R	75	83	.....	158	160
"	20	R	103	78	.....	181	262
St-Quentin.....	21	R	106	47	1	154	172
"	22	R	111	95	.....	206	253
"	22	R	107	84	4	195	257
"	22	R	103	83	2	188	265
"	23	R	116	56	.....	172	201
St-Francis.....	24	R	85	62	1	148	162
"	25	R	135	96	.....	231	256
"	25	R	92	86	2	180	194
Clair.....	26	R	178	127	15	320	403
Baker Lake.....	27	R	94	76	.....	170	202
"	27	R	111	56	.....	167	202
St-Hilaire.....	28	R	105	57	.....	162	205
"	28	R	115	104	.....	219	266
"	29	R	87	99	.....	186	234
Madawaska.....	30	R	135	58	.....	193	301
"	30	R	95	49	.....	144	210

RESTIGOUCHE-MADAWASKA—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Stanislas Blanchard	Arthur Culligan			
Edmundston Town (Ville)	31	R	113	107	1	221	347
" "	31	R	129	87	5	221	413
" "	31	R	164	119	3	286	313
" "	31	R	228	149	.....	377	551
" "	31	R	118	94	2	214	314
" "	31	R	128	114	5	247	340
St-Jacques	32	R	155	145	.....	300	355
"	32	R	162	131	.....	293	340
St-Bazil	33	R	178	60	1	239	335
"	33	R	203	78	.....	281	391
Green River	34	R	122	33	.....	155	221
"	34	R	143	43	.....	186	275
Ste-Anne de Madawaska	35	R	256	91	.....	347	535
" "	35	R	166	46	4	216	327
Notre-Dame de Lourdes	36	R	187	40	.....	227	306
St-Léonard's Parish (Paroisse)	37	R	149	71	.....	220	283
" "	37	R	177	54	.....	231	308
" Town (Ville)	38	R	271	89	5	365	412
St-André	39	R	239	51	24	314	383
"	39	R	236	80	5	321	406
Edmundston, Advance (Provisoire)	.....	R	9	19	1	29	
Campbellton, Advance (Provisoire)	.....	U	17	27	.....	44	
Totals—Totaux	84	.....	9,033	6,850	135	16,018	22,218

Majority for / Majorité pour **Stanislas Blanchard, 2,183.**

ROYAL Population—1921, 32,078

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Hon. George B. Jones	Duncan H. McAlister			
Hampton	1	R	96	91	3	190	229
"	1	R	76	87	.....	163	239
"	1	R	86	78	1	165	238
"	1	R	115	69	.....	184	267
Cardwell	2	R	50	54	.....	104	126
"	3	R	74	72	.....	146	169
"	3	R	88	99	.....	187	213
Waterford	4	R	101	109	1	211	278
Kars	5	R	84	61	2	147	193
Upham	6	R	67	38	1	106	134
"	7	R	119	68	2	189	306
Hammond	8	R	87	42	.....	129	177
Rothesay	9	R	86	44	.....	130	185
"	9	R	73	67	1	141	255
"	9	R	95	82	1	178	285
"	9	R	85	67	.....	152	247
Norton	10	R	77	86	.....	163	219
"	10	R	90	111	1	202	272
"	11	R	124	98	7	229	300
"	12	R	49	76	.....	125	164
Greenwich	13	R	105	82	.....	187	241
"	13	R	78	70	.....	148	199
Westfield	14	R	100	53	2	155	236
"	14	R	84	47	.....	131	224
"	15	R	97	49	1	147	191
Havelock	16	R	64	57	2	123	147
"	16	R	99	41	.....	140	163
"	17	R	92	84	2	178	248
"	18	R	123	111	.....	234	279
Studholm	19	R	62	43	1	106	140
"	20	R	103	56	1	160	202
"	21	R	103	81	.....	184	253
"	22	R	128	89	3	220	271
"	23	R	90	53	1	144	178
"	24	R	77	75	.....	152	189
Kingston	25	R	64	65	.....	129	173
"	25	R	63	73	.....	136	165
"	26	R	96	53	.....	149	202
"	27	R	93	82	.....	175	254
Sussex. Parish (Paroisse)	28	R	55	55	.....	110	133
"	29	R	87	72	1	160	201
"	29	R	64	78	2	144	198
"	29	R	79	51	2	132	184
"	30	R	211	23	.....	234	262
Town	31	R	72	108	.....	180	228
"	31	R	129	97	.....	226	272
"	31	R	84	81	1	166	196
"	31	R	86	86	2	174	205
"	31	R	119	116	1	236	293
"	31	R	63	78	1	142	172
Springfield	32	R	52	62	.....	114	164
"	32	R	65	87	.....	152	207
"	33	R	108	55	1	164	207
"	33	R	72	82	.....	154	207
Queens County							
Gagetown	1	R	106	99	4	209	292
"	1	R	113	92	2	207	273
Petersville	2	R	68	120	.....	188	248
"	3	R	129	72	12	213	282
"	3	R	128	76	.....	204	295
Hampstead	4	R	123	100	.....	223	284
"	5	R	150	74	.....	224	278
Wickham	6	R	98	50	.....	148	187
"	6	R	78	64	.....	142	176

ROYAL—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Hon. George B. Jones	Duncan H. McAlister			
Johnston	7	R	135	89	.....	224	
"	7	R	100	100	.....	200	852
"	7	R	90	82	1	173	
Brunswick	8	R	69	42	.....	111	124
Waterborough	9	R	107	98	3	208	291
"	10	R	100	126	.....	226	279
Chipman	11	R	110	66	.....	176	
"	11	R	102	123	1	226	1,120
"	11	R	88	85	4	177	
"	11	R	121	93	1	215	
Canning	12	R	64	61	.....	125	153
"	13	R	58	57	.....	115	152
"	13	R	63	57	.....	120	159
"	14	R	47	28	.....	75	129
Cambridge	15	R	77	68	.....	145	175
"	15	R	58	74	.....	132	160
"	16	R	95	83	2	180	220
Totals—Totaux	80	.....	7,266	5,973	74	13,313	17,709

Majority for / Majorité pour **Honourable George B. Jones, 1,293.**

ST. JOHN-ALBERT Population—1921, 69,093.

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Thomas Bell	Robert Thomas Hayes	Murray MacLaren	William Michael Ryan			
ST. JOHN CITY (CITÉ)									
King's Ward (Quartier).....	1	U	62	50	61	46	3	222	269
"	2	U	103	41	101	34	.....	279	327
"	3	U	46	61	57	74	2	240	302
"	4	U	65	45	60	60	7	237	261
"	5	U	89	47	99	55	3	293	318
Wellington Ward (Quartier)...	6	U	71	35	77	39	4	226	307
" " ..	7	U	59	46	62	56	6	229	297
" " ..	8	U	53	32	60	41	1	187	235
" " ..	9	U	64	37	64	36	.....	201	243
" " ..	10	U	51	38	55	40	15	199	284
" " ..	11	U	59	38	61	52	4	214	264
" " ..	12	U	58	48	58	70	.....	234	285
" " ..	13	U	54	83	54	104	7	302	324
" " ..	14	U	50	36	52	38	4	180	239
" " ..	15	U	69	37	72	43	2	223	255
" " ..	16	U	77	34	74	41	2	228	241
Prince Ward (Quartier).....	17	U	60	47	60	61	.....	228	312
" "	18	U	41	44	42	52	.....	179	305
" "	19	U	38	54	40	67	5	204	337
" "	20	U	43	37	44	45	3	172	287
" "	21	U	49	38	47	40	.....	174	271
" "	22	U	63	40	63	49	.....	215	275
" "	23	U	48	36	48	42	2	176	244
" "	24	U	40	60	40	77	.....	217	268
" "	25	U	54	44	47	57	6	208	260
" "	26	U	46	46	49	51	6	198	231
" "	27	U	53	42	54	47	4	200	284
Queens Ward (Quartier).....	28	U	76	34	78	33	3	224	256
" "	29	U	71	49	75	40	1	236	265
" "	30	U	79	41	81	41	2	244	265
" "	31	U	72	40	73	37	.....	222	243
" "	32	U	85	34	86	34	3	242	258
" "	33	U	58	36	59	41	6	200	253
" "	34	U	110	36	111	45	1	303	294
" "	35	U	59	31	66	31	4	191	213
" "	36	U	74	41	74	39	5	233	231
" "	37	U	84	30	85	30	3	232	258
" "	38	U	60	21	57	20	.....	158	195
Dukes Ward (Quartier).....	39	U	88	42	88	48	1	267	271
" "	40	U	72	47	76	38	1	234	297
" "	41	U	82	42	77	42	6	249	276
" "	42	U	96	32	100	26	.....	254	314
" "	43	U	86	55	83	63	5	292	281
" "	44	U	77	53	80	58	.....	268	277
" "	45	U	78	46	74	52	4	254	247
" "	46	U	69	35	75	33	.....	212	280
Sydney Ward (Quartier).....	47	U	105	40	110	55	4	314	262
" "	48	U	97	39	97	37	2	272	277
" "	49	U	102	50	103	57	1	313	282
" "	50	U	85	74	80	94	3	336	297
" "	51	U	62	34	64	42	1	203	210
" "	52	U	80	26	84	31	3	224	233
Guy's Ward (Quartier).....	53	U	82	40	83	34	8	247	269
"	54	U	91	41	98	41	3	274	280
"	55	U	102	37	98	43	5	285	254
"	56	U	115	45	114	50	9	333	290
"	57	U	98	28	100	29	3	258	291
"	58	U	91	40	88	36	.....	255	236
"	59	U	103	41	101	35	.....	280	276
Brook's Ward (Quartier).....	60	U	106	34	107	36	4	287	298
" "	61	U	86	35	87	41	2	251	280
" "	62	U	78	58	78	62	5	281	294
" "	63	U	68	57	67	51	4	247	240
" "	64	U	69	40	73	43	3	228	254

ST-JOHN-ALBERT—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Thomas Bell	Robert Thomas Hayes	Murray MacLaren	William Michael Ryan			
St. John City (Cité)									
Lorne Ward (Quartier)	65	U	87	34	88	39	1	249	273
" "	66	U	72	40	73	42	1	228	283
" "	67	U	93	32	94	45	4	268	282
" "	68	U	97	41	91	53	.....	282	256
" "	69	U	64	37	68	47	3	219	273
" "	70	U	84	48	87	55	1	275	289
" "	71	U	46	30	49	54	6	185	241
" "	72	U	53	57	59	66	5	240	295
" "	73	U	81	33	82	34	2	232	252
" "	74	U	88	32	94	36	.....	250	316
" "	75	U	91	27	96	19	4	237	248
Landsdowne Ward (Quartier)	76	U	83	38	82	36	8	247	279
" "	77	U	74	54	73	72	1	274	319
" "	78	U	60	45	50	56	2	213	306
" "	79	U	54	50	53	58	2	217	276
" "	80	U	65	48	70	41	4	228	275
" "	81	U	79	51	84	59	4	277	338
" "	82	U	55	58	57	70	3	243	284
" "	83	U	50	56	51	70	.....	227	292
" "	84	U	99	36	100	33	4	272	302
" "	85	U	41	25	41	20	.....	127	191
Dufferin Ward (Quartier)	86	U	67	49	66	52	.....	234	295
" "	87	U	62	49	65	54	3	233	324
" "	88	U	54	42	52	55	2	205	245
" "	89	U	73	45	75	49	12	254	283
" "	90	U	54	38	61	36	4	193	245
" "	91	U	55	60	59	76	2	252	289
" "	92	U	54	22	53	29	.....	158	216
" "	93	U	61	26	61	30	4	182	220
" "	94	U	64	21	65	30	6	186	229
Victoria Ward (Quartier)	95	U	80	24	78	28	.....	210	245
" "	96	U	84	40	87	43	4	258	279
" "	97	U	91	40	91	42	5	269	325
" "	98	U	75	31	78	34	.....	218	264
" "	99	U	70	18	71	25	4	188	214
" "	100	U	97	25	101	29	1	253	282
" "	101	U	78	32	76	38	3	227	285
" "	102	U	90	21	94	20	1	226	261
Stanley Ward (Quartier)	103	U	122	46	121	51	3	343	312
" "	104	U	111	48	114	48	6	327	316
St. John County (Comté)									
St-Martin	105	R	140	77	139	79	.....	435	295
"	106	R	83	54	80	56	.....	273	226
"	107	R	106	51	109	50	5	321	241
"	108	R	24	6	24	6	.....	60	42
Simonds	109	R	76	47	74	45	.....	242	181
"	110	R	86	40	82	43	3	254	170
"	111	R	84	44	89	43	1	261	183
"	112	R	88	64	85	73	5	315	246
"	113	R	115	37	114	38	5	309	254
"	114	R	104	57	106	60	3	330	250
"	115	R	101	62	102	72	5	342	251
"	116	R	102	39	100	43	4	288	257
"	117	R	57	28	59	33	.....	177	154
"	118	R	169	92	149	117	.....	527	322
Lancaster	119	R	89	48	89	55	4	285	293
"	120	R	68	63	68	65	1	265	263
"	121	R	52	60	50	75	3	240	270
"	122	R	75	67	75	69	4	290	302
"	123	R	74	52	75	60	4	265	229
"	124	R	67	51	71	55	.....	244	261

ST. JOHN ALBERT—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Thomas Bell	Robert Thomas Hayes	Murray MacLaren	William Michael Ryan			
ST. JOHN COUNTY (COMTÉ)									
Lancaster	125	R	85	64	83	66	.....	298	273
" Lorneville	126	R	122	24	119	26	.....	291	241
" Beaconsfield	127	R	139	60	149	61	1	410	330
" "	128	R	119	56	126	61	3	365	271
" "	129	R	124	77	127	78	.....	406	355
" "	130	R	170	45	172	43	4	434	353
" Milford	131	R	65	57	64	61	2	249	204
" "	132	R	32	65	35	79	4	215	176
" "	133	R	57	61	57	60	.....	235	193
Musquash	134	R	63	32	62	32	1	190	133
"	135	R	46	34	49	35	.....	164	115
"	136	R	37	24	37	24	.....	122	67
ALBERT COUNTY (COMTÉ)									
Hopewell	137	R	108	86	110	93	6	403	263
"	138	R	102	109	111	108	4	434	325
"	139	R	106	100	104	100	1	411	265
Harvey	140	R	116	57	113	56	.....	342	267
" Beaver Brook	141	R	75	72	77	69	1	294	238
Hillsboro, Baltimore	142	R	58	37	57	39	2	193	133
"	143	R	64	82	66	85	1	298	212
"	144	R	81	69	81	69	2	302	194
"	145	R	63	76	62	79	1	281	185
"	146	R	53	56	51	58	4	222	189
"	147	R	120	78	120	73	4	395	276
Coverdale	148	R	52	103	55	104	1	315	173
"	149	R	66	63	67	63	.....	259	148
"	150	R	132	42	132	42	3	351	209
"	151	R	151	61	151	58	1	422	258
Elgin	152	R	144	66	139	67	2	418	255
"	153	R	94	101	90	108	1	394	249
"	154	R	103	76	105	82	.....	366	232
Alma	155	R	65	63	69	62	.....	259	158
"	156	R	70	46	70	46	.....	232	163
St-John City (Cité)— Advance (Provisoire)	157	U	34	25	35	23	1	118	
Lancaster Highway Division, Advance (Provisoire)	158	R	12	1	12	1	.....	26	
East St-John, Advance (Provisoire)	159	R	3	0	3	0	.....	6	
Totals..Totaux	159	.....	12,310	7,356	12,441	8,007	403	40,517	* 40,114

Majority for / Majorité pour **Murray MacLaren** over (sur) **William Michael Ryan, 4,434.** / **Robert Thomas Hayes, 5,085.**

Majority for / Majorité pour **Thomas Bell** over (sur) **William Michael Ryan, 4,303.** / **Robert Thomas Hayes, 4,954.**

* Each voter could vote for two candidates.—Chaque électeur pouvait voter pour deux candidats.

VICTORIA-CARLETON Population—1921, 33,900

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	James Kidd Flemming	Albion Roudolph Foster			
Victoria County (Comté)							
Andover.....A-L	1	R	86	58	4	148	205
" .....M-Z	1	R	74	77	3	154	187
Bairdsville.....	2	R	66	72	.....	138	171
Aroostook.....	3	R	120	64	2	186	243
Four Falls.....	4	R	121	68	5	194	268
Bowmaster's Store.....	5	R	110	53	.....	163	217
Portage.....	6	R	26	107	.....	133	185
Grand Falls.....A-I	7	R	101	156	11	268	299
" .....J-N	7	R	84	147	1	232	285
" .....O-Z	7	R	56	121	.....	177	221
Little River.....	8	R	110	103	.....	213	260
Patron Hall.....A-H	9	R	76	129	1	206	283
" .....I-N	9	R	82	124	1	207	256
" .....O-Z	9	R	82	81	.....	163	211
Tobique Road.....A-C	10	R	71	125	9	205	266
" .....D-L	10	R	48	138	6	192	259
" .....M-Z	10	R	62	178	4	244	305
Muniac.....	11	R	111	63	.....	174	254
Perth.....A-L	12	R	156	70	.....	226	272
" .....M-Z	12	R	77	50	.....	127	134
"	13	R	58	58	.....	116	150
Henry Boone's House.....	14	R	28	87	.....	115	120
Plaster Rock.....A-D	15	R	140	77	.....	217	255
" .....E-L	15	R	107	70	1	178	270
" .....M-Z	15	R	158	76	.....	234	323
Arthurette.....	16	R	97	89	2	188	237
Birch Ridge.....	17	R	19	21	1	41	62
Sisson Brook.....	18	R	84	68	.....	152	188
Riley Brook.....	19	R	78	55	2	135	153
Aroostook Jct. Advance (Provisoire).....	.....	R	22	0	.....	22	
Carleton County (Comté)							
Upper Woodstock.....	1	R	119	107	1	227	289
Woodstock Town (Ville).A-B-E	2	R	105	117	.....	222	278
" " C-L	2	R	111	104	.....	215	271
" " D-F-K-I	2	R	123	97	.....	220	278
" " M-N-O-P-Q	2	R	134	92	.....	226	276
" " G-H	2	R	126	110	.....	236	304
" " J-Mc	2	R	122	90	.....	212	265
" " S-U-V-Y	2	R	133	79	.....	212	256
" W-R-T-Z	2	R	102	104	.....	206	237
Lower Woodstock.....A-L	3	R	157	84	2	243	296
" .....M-Z	3	R	101	94	.....	195	261
Florenceville.....	4	R	65	81	2	148	171
Simonds.....	5	R	58	88	1	147	175
Centreville.....A-K	6	R	84	73	1	158	189
" .....L-Z	6	R	112	98	.....	210	248
Lakeville.....A-J	7	R	120	104	4	228	269
" .....K-Z	7	R	128	92	2	222	245
Debec.....A-I	8	R	120	106	.....	226	270
" .....J-Z	8	R	91	79	1	171	205
Richmond Corner.....A-L	9	R	70	84	.....	154	198
" .....M-Z	9	R	78	47	.....	125	170
Victoria Corner.....A-L	10	R	62	67	1	130	166
" .....M-Z	10	R	76	60	.....	136	156
Jacksonville.....I-Z	11	R	121	108	1	230	277
" .....A-H	11	R	101	146	.....	247	282
Summerfield.....A-K	12	R	79	54	.....	133	159
" .....L-Z	12	R	78	68	.....	146	173
Greenfield.....	13	R	70	85	.....	155	201

VICTORIA-CARLETON—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	James Kidd Flemming	Albion Roudolph Foster			
Tracey's Mills.....A-K	14	R	75	53	.....	128	156
" .....L-Z	14	R	71	81	.....	152	173
Rockland.....A-I	15	R	130	108	.....	238	314
" .....J-Z	15	R	116	100	.....	216	287
Hartland.....A-J	15A	R	129	66	1	196	226
" .....K-Z	15A	R	148	77	1	226	256
"	16	R	130	118	1	249	289
Northampton.....A-L	17	R	108	114	2	224	292
" .....M-Z	17	R	129	91	.....	220	283
Mount Pleasant.....	18	R	99	63	.....	162	200
East Florenceville.....A-J	19	R	137	28	.....	165	188
" .....K-Z	19	R	107	30	.....	137	160
Peel.....	20	R	69	24	.....	93	116
Glassville.....A-L	21	R	115	47	.....	162	188
" .....M-Z	21	R	58	59	.....	117	162
Foreston.....A-K	22	R	140	30	.....	170	184
" .....L-Z	22	R	91	27	.....	118	137
Johnville.....	23	R	59	116	.....	175	216
Bristol.....	24	R	135	90	2	227	290
Bath.....A-H	25	R	110	107	7	224	252
" .....I-Z	25	R	57	60	1	118	148
Upper Kent.....	26	R	157	73	3	233	271
Holmesville.....	27	R	139	99	.....	238	283
Totals—Totaux.....	81	.....	7,865	6,764	87	14,716	18,175

Majority for / Majorité pour **James Kidd Flemming, 1,101.**

WESTMORLAND Population—1921, 53,387

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Henry Read Emmerson	Otto Baird Price			
MONCTON CITY (CITÉ)							
Advance (Provisoire)	1	U	27	34	.....	61	
Division No. 1.....A	2	U	59	57	3	119	177
Babang—Bezanson	3	U	51	50	3	104	153
Biddington—Bourque O	4	U	85	28	1	114	169
Bourque P.—end of B	5	U	72	84	1	157	224
Cahill—Coffey	6	U	43	53	.....	96	152
Coggan—Cormier Emile	7	U	43	46	1	90	151
Cormier Emma—end of C	8	U	69	81	8	158	234
.....D	9	U	63	61	1	125	196
.....E-F	10	U	50	66	2	118	177
Gagnon—Givan	11	U	66	49	.....	115	176
Godin—Hebert	12	U	91	77	3	171	243
Henderson—J	13	U	50	81	3	134	207
K—Leaman	14	U	60	62	.....	122	195
Leblanc A.—Leblanc John	15	U	79	34	2	115	165
Leblanc Jos.—Léger Kate	16	U	96	24	.....	120	175
Léger Laura—end of L	17	U	78	55	.....	133	192
McKasey—Mezzio	18	U	53	59	2	114	170
Midgley—end of M	19	U	44	94	.....	138	186
McAllister—McKim	20	U	30	75	1	106	156
McKinnon—N	21	U	47	69	1	117	180
.....O-P	22	U	44	74	1	119	202
Q—Rogers	23	U	64	39	2	105	160
Rose—Sowerby	24	U	65	61	2	128	198
Spear—end of S	25	U	34	76	.....	110	174
.....T-V	26	U	34	75	.....	109	160
.....W-Z	27	U	39	110	.....	149	250
Division No. 2, A	28	U	58	101	.....	159	229
B—Belyea K	29	U	67	77	1	145	205
Belyea L—Brace	30	U	66	80	.....	146	201
Branscombe—end of B	31	U	59	95	1	155	226
Cahill—Collins	32	U	52	106	3	161	247
Colpitts—Crockill	33	U	70	80	1	151	217
Crossman—end of C	34	U	36	76	.....	112	134
.....D	35	U	81	137	.....	218	300
E—Gauvin	36	U	81	114	.....	195	269
Gay—end of G	37	U	72	104	2	178	259
Hachey—Hopper	38	U	56	86	.....	142	215
Horsman—J	39	U	48	114	.....	162	234
Kane—Leaman	40	U	66	110	.....	176	239
Leblanc—Lutes Corey	41	U	92	60	1	153	237
Lutes C.R.—Metzler	42	U	66	95	.....	161	225
Michaud—end of M	43	U	44	83	.....	127	225
McAlleese—McHugh	44	U	49	101	.....	150	228
McIntyre—McQueen	45	U	54	82	2	138	207
McRae—Penna	46	U	63	99	.....	162	238
Pentilla—Reide	47	U	61	100	.....	161	232
Reidpath—Savoie	48	U	74	89	.....	163	234
Shock—Stears	49	U	51	82	.....	133	204
Steeves—Strugnell	50	U	36	111	.....	147	227
Stubbs—Townsend	51	U	56	106	.....	162	241
Tracey—Whelpley	52	U	63	119	1	183	260
White—Z	53	U	45	125	3	173	263
SHEDIAC PARISH (PAROISSE)							
No. 1.....A-F	54	R	64	64	4	132	192
No. 1.....G-L	55	R	84	59	1	144	210
No. 1.....M-Z	56	R	52	103	5	160	211
No. 2							
A—Boudreau	57	R	111	61	.....	172	259
Bourgeois—Cormier	58	R	99	65	4	168	268

WESTMORLAND—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Henry Read Emmerson	Otto Baird Price			
Shediac Parish (Paroisse)							
Coughlan—Gallant	59	R	78	83	.....	161	254
Gallant—Landry	60	R	104	77	2	183	277
Lunigan—Leger O	61	R	109	44	1	154	272
Léger P.—to end of Poirier	62	R	87	65	1	153	245
.....P-Z	63	R	90	72	.....	162	236
No. 3.....A-G	64	R	105	76	.....	181	}
H—Léger George	65	R	91	86	2	179	} 658
Léger Rene.....Z	66	R	78	82	.....	160	}
No. 4.....A-L	67	R	49	57	.....	106	158
No. 4.....M-Z	68	R	58	48	.....	106	197
No. 5.....A-G	69	R	135	41	.....	176	}
No. 5.....H-Z	70	R	117	66	.....	183	} 516
Dorchester Parish (Paroisse)							
No. 6.....A-F	71	R	126	68	.....	194	247
No. 6.....G-M	72	R	128	68	.....	196	262
No. 6.....N-Z	73	R	85	73	1	159	210
No. 7, A—Bourque	74	R	121	50	2	173	268
Breau—F	75	R	93	40	1	134	219
G—Landry, O	76	R	113	72	2	187	292
Landry P.—Leblanc	77	R	105	62	3	170	267
Leblanc H.—Leblanc Z	78	R	134	54	.....	188	269
Lecavalier—Q	79	R	116	62	1	179	254
.....R-Z	80	R	40	42	2	84	135
No. 8.....A-G	81	R	110	124	.....	234	286
No. 8.....H-Z	82	R	63	56	4	123	171
Salisbury Parish (Paroisse)							
No. 9, A—Colpitts	83	R	72	129	.....	201	280
Constantine—to end of.....H	84	R	87	122	1	210	271
I-Mc	85	R	78	91	.....	169	234
M-R	86	R	91	83	1	175	235
S-Z	87	R	73	107	.....	180	234
No. 10.....A-I	88	R	86	114	2	202	270
No. 10.....J-P	89	R	76	135	4	215	221
No. 10.....R-Z	90	R	67	66	1	134	172
Moncton Parish (Paroisse)							
No. 11, A—Bourque	91	R	95	75	.....	170	252
Boutillier—Cormier H	92	R	77	78	1	156	270
Cormier I—Gauvin	93	R	99	102	.....	201	282
Geddes—Keenan	94	R	71	96	.....	167	253
Kelly—Leblanc H	95	R	148	43	2	193	254
Leblanc I—end of L	96	R	165	45	3	213	247
M—McKenzie	97	R	67	69	4	140	242
McKinnon—Snider	98	R	69	74	.....	143	283
Snow—Z	99	R	72	88	.....	160	272
No. 12.....A-B	100	R	53	84	.....	137	256
No. 12.....C-F	101	R	71	102	.....	173	285
G—Hopper	102	R	50	72	.....	122	221
Horsman—K	103	R	35	124	4	163	258
L—Middleton	104	R	58	85	5	148	291
Millar—Richard	105	R	66	116	6	188	277
Richardson—end of S.....S	106	R	61	112	.....	173	283
T-Z	107	R	47	93	.....	140	241

WESTMORLAND—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Henry Read Emmerson	Otto Baird Price			
Botsford Parish (Paroisse)							
No. 13....A-D	108	R	93	82	1	176	228
No. 13....E-Q	109	R	114	54	5	173	224
No. 13....R-Z	110	R	81	78	1	160	203
No. 14....A-Z	111	R	70	18	.....	88	92
No. 15....A-Z	112	R	113	142	.....	255	299
No. 16....A-G	113	R	133	79	.....	212	225
No. 16....H-Z	114	R	91	60	.....	151	165
No. 17....A-D	115	R	97	107	2	206	277
No. 17....E-M	116	R	42	50	.....	92	131
No. 17....N-Z	116A	R	100	105	.....	205	289
Sackville Parish (Paroisse)							
No. 18....	117	R	59	74	.....	133	186
No. 19....	118	R	71	31	3	105	126
No. 20....A-C	119	R	117	76	1	194	261
No. 20....D-K	120	R	84	89	1	174	223
No. 20....L-R	121	R	102	72	.....	174	204
No. 20....S-Z	122	R	108	79	1	188	234
No. 21, Adams—Clare....	123	R	102	88	7	197	270
Cochrane—Griffin....	124	R	122	103	5	230	307
H-M	125	R	83	102	.....	185	299
Mc—Secord....	126	R	58	104	.....	162	227
Sharp—Z....	127	R	61	107	1	169	256
No. 22....A-H	128	R	79	63	.....	142	168
No. 22....I-Z	129	R	30	75	1	106	139
Westmorland Parish (Paroisse)							
No. 23....A-J	130	R	95	50	3	148	199
No. 23....K-Z	131	R	74	82	.....	156	200
No. 24....A-G	132	R	45	110	.....	155	192
No. 24....H-Z	133	R	53	109	.....	162	185
No. 25....A-K	134	R	76	49	.....	125	149
No. 25....L-Z	135	R	70	68	1	139	163
Totals—Totaux....	136	.....	10,204	10,737	155	21,096	30,156

Majority for / Majorité pour } **Otto Baird Price, 533.**

YORK-SUNBURY Population—1921, 38,421

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin				Ballots cast for — Bulletins déposés pour				
Name—Nom		No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Richard Burpee Hanson	Peter J. Hughes	Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Fredericton	A-B	1	U	154	47	.....	201	358
"	C-D	1	U	153	34	6	193	357
"	E-G	1	U	115	23	.....	138	286
"	H-K	1	U	117	41	.....	158	295
"	L-M	1	U	111	21	3	135	288
"	Mc-N	1	U	89	38	.....	127	268
"	O-R	1	U	95	40	2	137	290
"	S-T	1	U	122	40	1	163	340
"	U-Z	1	U	93	47	.....	140	245
"	A-B	2	U	146	53	1	200	331
"	C-D	2	U	120	77	1	198	330
"	E-G	2	U	97	48	3	148	247
"	H-J	2	U	88	49	3	140	236
"	K-M	2	U	100	49	.....	149	252
"	Mc-O	2	U	76	67	.....	143	275
"	P-S	2	U	115	56	8	179	329
"	T-Z	2	U	91	30	1	122	203
New Maryland		1	R	112	16	.....	128	175
Kingsclear, Hanwell		2	R	23	15	.....	38	60
"	A-G	3	R	68	62	1	131	203
"	H-Z	3	R	63	47	2	112	180
"	Hammondville	4	R	79	66	.....	145	195
Manners-Sutton, Cork		5	R	2	23	.....	25	66
"	Brockway	6	R	31	26	.....	57	86
"	York Mills	7	R	39	21	.....	60	107
"	Harvey....A-L	8	R	62	46	1	109	260
"	" M-Z	8	R	91	39	.....	130	267
Dumfries		9	R	58	15	.....	73	134
"		10	R	49	34	4	87	144
McAdam	A-G	11	R	150	99	1	250	995
"	H-Mc	11	R	149	92	.....	241	
"	N-Z	11	R	170	62	.....	232	
Canterbury		12	R	97	36	3	136	192
"	A-E	13	R	95	66	.....	161	760
"	F-M	13	R	122	47	.....	169	
"	Mc-Z	13	R	113	54	.....	167	
North Lake		14	R	46	14	.....	60	75
"		15	R	49	54	.....	103	146
"		16	R	47	8	1	56	69
Saint Mary's		17	R	69	22	.....	91	187
"		18	R	92	33	.....	125	161
"		19	R	125	30	.....	155	227
"		20	R	21	24	.....	45	63
"		21	R	61	26	1	88	161
"		22	R	106	34	.....	140	270
"	A-H	23	R	156	36	.....	192	325
"	I-Z	23	R	130	61	1	192	357
Douglas		24	R	58	32	.....	90	142
"	A-F	25	R	91	34	.....	125	495
"	G-Z	25	R	97	40	.....	137	
"		26	R	105	39	.....	144	200
"		27	R	35	21	.....	56	75
Bright		28	R	39	22	.....	61	211
"		29	R	72	34	.....	106	207
"	A-I	30	R	64	27	.....	91	169
"	J-Z	30	R	58	42	.....	100	184
Queensbury		31	R	36	20	.....	56	106
"		32	R	68	84	1	153	245
"		33	R	89	62	1	152	221
Southampton	A-G	34	R	64	42	1	107	179
"	H-Z	34	R	45	38	.....	83	140
"		35	R	89	81	.....	170	276
"		36	R	34	55	2	91	128
"		37	R	20	16	.....	36	64
"		38	R	91	62	1	154	283

YORK-SUNBURY—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Richard Burpee Hanson	Peter J. Hughes			
Stanley.....A-M	39	R	81	46	1	128	162
" .....Mc-Z	39	R	68	59	.....	127	170
"	40	R	38	32	.....	70	125
" .....A-G	41	R	125	30	.....	155	232
" .....H-Z	41	R	124	54	.....	178	262
"	42	R	45	6	.....	51	98
" .....A-K	43	R	96	43	.....	139	233
" .....L-Z	43	R	60	59	2	121	209
Prince William.....	44	R	52	32	.....	84	136
"	45	R	87	51	.....	138	257
Marysville.....A-F	3A	R	112	33	2	147	297
" .....G-N	3A	R	95	38	.....	133	297
" .....O-Z	3A	R	108	41	2	151	299
Devon.....A-D	4A	R	135	38	.....	173	277
" .....E-J	4A	R	105	55	.....	160	241
" .....K-N	4A	R	108	48	.....	156	269
" .....O-Z	4A	R	111	40	.....	151	283
Sunbury—							
Burton.....A-L	1	R	82	99	3	184	266
" .....M-Z	1	R	51	91	1	143	196
"	2	R	146	125	3	274	380
Mangerville.....	3	R	108	64	1	173	234
Lincoln .....A-L	4	R	90	41	.....	131	184
" .....M-Z	4	R	106	58	.....	164	258
Sheffield.....	5	R	174	85	1	260	373
Northfield.....	6	R	102	57	.....	159	221
" .....A-J	7	R	92	78	2	172	293
" .....K-Z	7	R	84	105	4	193	265
Blissville.....A-L	8	R	93	38	.....	131	175
" .....M-Z	8	R	59	54	2	115	171
Gladstone.....A-Mc	9	R	79	68	1	148	257
" .....N-Z	9	R	123	72	.....	195	324
Totals—Totaux.....	96	....	8,451	4,459	75	12,985	21,564

Majority for / Majorité pour } **Richard Burpee Hanson, 3,992.**

MANITOBA

BRANDON Population—1926, 39,647

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	David Wilson Beaubier	Robert Forke	Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Brandon, Advance (Provisoire)		U	110	86	2	198	
" A-L	1	U	112	102	.....	214	264
" M-Z	1	U	106	64	.....	170	203
"	2	U	112	69	.....	181	209
"	3	U	110	100	.....	210	269
" A-L	4	U	122	73	.....	195	241
" M-Z	4	U	79	74	.....	153	180
" A-L	5	U	65	53	.....	118	143
" M-Z	5	U	83	55	.....	138	164
" A-L	6	U	110	79	.....	189	223
" M-Z	6	U	74	57	.....	131	168
" A-L	7	U	96	66	.....	162	187
" M-Z	7	U	83	49	1	133	161
" A-L	8	U	70	83	.....	153	190
" M-Z	8	U	84	49	1	134	159
"	9	U	135	101	.....	236	272
" A-L	10	U	89	54	1	144	167
" M-Z	10	U	74	54	2	130	159
" A-L	11	U	89	54	1	144	186
" M-Z	11	U	75	56	.....	131	153
" A-L	12	U	91	68	.....	159	179
" M-Z	12	U	82	66	.....	148	157
" A-L	13	U	112	60	.....	172	197
" M-Z	13	U	120	50	.....	170	192
" A-L	14	U	96	93	.....	189	209
" M-Z	14	U	118	80	.....	198	234
" A-L	15	U	139	83	.....	222	257
" M-Z	15	U	108	62	.....	170	180
" A-L	16	U	92	72	.....	164	194
" M-Z	16	U	80	60	.....	140	177
"	17	U	122	67	.....	189	214
"	18	U	74	48	.....	122	134
"	19	U	148	57	8	213	238
"	20	U	104	83	.....	187	210
H. E. Prouse's, house	21	R	28	98	.....	126	154
Rounthwaite	22	R	54	58	1	113	151
Nesbitt	23	R	56	79	.....	135	200
Carroll	24	R	81	70	.....	151	189
J. Kerr's, house	25	R	28	15	1	44	54
H. Rogers' house	26	R	29	75	1	105	135
Hayfield School	27	R	33	33	1	67	82
J. G. Rathwell's house	28	R	41	55	.....	96	116
E. J. B. Groome's house	29	R	49	53	.....	102	142
Souris	30	R	98	150	2	250	314
" A-G	31A	R	81	88	.....	169	230
" H-N	31B	R	91	73	1	165	217
" O-Z	31C	R	93	56	2	151	197
"	32	R	58	103	6	167	269
W. W. Carlisle's, house	33	R	20	41	.....	61	79
Charles Samuel's house	34	R	27	75	.....	102	134
Deleau	35	R	25	106	.....	131	157
Findlay	36	R	29	29	.....	58	68
Belleview	37	R	24	44	2	70	77
W. J. Holland's, house	38	R	36	35	1	72	100
Pipestone	39	R	61	150	.....	211	242

BRANDON—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	David Wilson Beaubier	Robert Forke			
Reston.....A-L	40	R	91	182	.....	273	287
" .....M-Z	40	R	54	152	3	209	217
Sinclair.....	41	R	34	199	.....	233	242
Ebor.....	42	R	50	90	1	141	157
Cromer.....	43	R	74	86	.....	160	187
Old School house.....	44	R	32	131	1	164	191
Scarth Brick School.....	45	R	45	38	.....	83	120
J. A. Chapple's house.....	46	R	55	89	.....	144	187
A. Everleigh's house.....A-L	47	R	64	95	.....	159	187
A. F. Remnant house.....M-Z	47	R	36	82	.....	118	147
Virden.....A-F	48	R	122	81	.....	203	278
" .....G-M	48	R	125	105	.....	230	290
" .....N-Z	48	R	122	82	.....	204	264
Harmsworth.....	49	R	55	119	.....	174	281
Victor School.....	50	R	71	91	.....	162	214
Elkhorn.....A-L	51	R	105	115	2	222	287
Virden.....M-Z	51	R	108	71	.....	179	225
Mossgill School.....	52	R	54	77	.....	131	164
S. P. Nevins' house.....	53	R	60	133	.....	193	233
H. Franklin's house.....	54	R	57	84	.....	141	178
Carnegie.....	55	R	29	68	.....	97	136
L. Nellis's house.....	56	R	48	77	1	126	159
Kemnay.....	57	R	36	79	3	118	141
Harrow School.....	58	R	32	77	.....	109	162
Robinville School.....	59	R	28	68	.....	96	124
Rivers.....A-L	60	R	67	116	3	186	213
" .....M-Z	60	R	76	135	2	213	231
Mayne.....	61	R	20	32	1	53	59
Alexander.....A-L	62	R	69	107	.....	176	368
" .....M-Z	62	R	68	78	1	147	184
H. J. Green's house.....	63	R	68	101	.....	169	210
Griswold.....A-L	64	R	49	70	.....	119	129
" .....M-Z	64	R	51	88	3	142	165
W. R. Cochane's house.....	65	R	9	70	.....	79	97
Bradwardine.....	66	R	48	140	1	189	228
Kenton.....A-L	67	R	56	118	.....	174	203
" .....M-Z	67	R	10	99	.....	109	143
H. McLean's house.....	68	R	47	123	.....	170	197
Wm. Cowin's house.....	69	R	39	114	.....	153	168
Oak Lake.....A-L	70	R	99	93	.....	192	224
" .....M-Z	70	R	75	94	.....	169	202
Routledge.....	71	R	13	52	.....	65	98
D. McDonald's house.....	72	R	19	50	.....	69	86
Lenore.....	73	R	65	142	1	208	238
J. Hodgins' house.....	74	R	48	43	.....	91	140
Brandon Curling Rink.....	75	R	49	54	.....	103	136
Riverview.....	76	R	28	39	.....	67	79
Rivers, Advance (Provisoire)..	.....	R	2	4	.....	6	
Souris, Advance (Provisoire)...	.....	R	33	21	.....	54	
Totals—Totaux.....	104	.....	7,101	8,267	57	15,425	18,633

Majority for / Majorité pour } **Robert Forke, 1,166.**

DAUPHIN Population—1926, 37,220

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	James Langstaff Bowman	William John Ward			
Grand Narrows	1	R	70	74	.....	144	180
Boggy Creek	2	R	69	101	.....	170	290
Makaroff	3	R	35	114	.....	149	245
Deepdale	4	R	76	80	.....	156	219
"	4A	R	42	106	.....	148	235
Merridale	5	R	67	103	2	172	212
Cromarty	6	R	41	77	.....	118	182
Roblin A-L	7	R	150	105	.....	255	345
" M-Z	8	R	106	104	.....	210	274
Bield	9	R	29	101	.....	130	169
Shortdale	9A	R	45	59	1	105	186
Tummell	10	R	46	74	.....	120	217
Shevelin	11	R	77	32	.....	109	160
Dropmore	12	R	35	86	2	123	174
Rochdale	13	R	38	41	.....	79	105
Lennard	14	R	94	88	.....	182	217
Shell Valley	14A	R	71	27	1	99	139
Grandview	15	R	43	101	.....	144	174
"	15A	R	34	70	.....	104	141
"	16	R	45	151	.....	196	216
"	17	R	64	112	.....	176	232
" A-L	18	R	106	124	.....	230	308
" M-Z	19	R	62	127	2	191	233
Gilbert Plains A-K	20	R	155	155	.....	310	435
" L-Z	21	R	136	129	.....	265	293
Ashville	22	R	56	175	5	236	286
Venlaw	23	R	48	157	5	210	277
Halicy	24	R	118	113	1	232	282
Valley River	25	R	128	106	.....	234	283
Melton	26	R	56	84	1	141	156
Kemps	27	R	34	66	.....	100	122
Dauphin A-B	28	R	141	83	7	231	2507
" C-E	28A	R	145	120	7	272	
Gilbert Plains F-H	29	R	148	113	3	264	
" I-L	30	R	114	70	1	185	
" M-Mc	30A	R	131	112	4	247	
" N-R	31	R	108	102	8	218	
" S	31A	R	106	91	.....	197	
" T-Z	32	R	139	104	.....	243	
"	33	R	54	67	.....	121	156
Spruce Creek	34	R	35	105	2	142	165
Burrows	35	R	30	56	.....	86	99
Keld	36	R	93	93	.....	186	191
Mountview	37	R	101	73	.....	174	197
Mink Creek	38	R	51	103	.....	154	331
Bodhan	39	R	41	141	2	184	268
Ethelbert	40	R	99	84	1	184	244
Garland	41	R	76	110	4	190	245
Sifton	42	R	146	151	1	298	322
West Bay	43	R	74	112	.....	186	204
Fishing River	44	R	46	76	.....	122	175
Umatilla	45	R	43	103	1	147	181
"	45A	R	32	35	1	68	107
Gilbert Plains	46	R	50	28	.....	78	108
"	47	R	49	137	.....	186	245
"	48	R	71	140	.....	211	347
Skala	49	R	75	35	.....	110	156
Fork River	50	R	114	125	.....	239	312
Winnipegosis A-L	51	R	119	128	.....	247	348
" M-Z	52	R	113	131	.....	244	343
Velga	53	R	9	21	.....	30	56
Ochre River	54	R	84	118	.....	202	244
"	55	R	39	69	.....	108	124
Makinak	56	R	44	82	.....	126	140

DAUPHIN—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	James Langstaff Bowman	William John Ward			
Ste-Rose du Lac.....A-L	57	R	93	123	.....	216	273
" .....M-Z	58	R	61	99	.....	160	202
Ste-Amélie.....	59	R	47	96	.....	143	196
Shergrove.....	60	R	20	34	1	55	112
Lonely Lake.....	61	R	11	11	2	24	41
Kinosota.....	62	R	28	5	.....	33	46
Valpoy.....	63	R	8	43	1	52	84
Eddystone.....	64	R	13	32	.....	45	93
Cayer.....	65	R	14	55	.....	69	122
Guynemer.....	66	R	17	24	1	42	70
East Bay.....	67	R	24	60	.....	84	110
Million.....	68	R	29	75	2	106	138
Magnet.....	69	R	30	54	.....	84	145
Toutes Aides.....	70	R	35	95	.....	130	239
Rorketon.....	71	R	34	68	.....	102	179
Libreville.....	72	R	4	38	.....	42	110
Crane River.....	73	R	25	8	.....	33	60
Reykjavik.....	75	R	17	52	.....	69	71
Turtle River.....	76	R	33	30	1	64	100
Weiden.....	77	R	25	50	.....	75	116
Dauphin, Advance (Provisoire)		R	38	48	.....	86	
Totals—Totaux.....	85	.....	5,502	7,260	70	12,832	17,309

Majority for / Majorité pour } **William John Ward, 1,758.**

LISGAR Population—1926, 31,101

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	John Livingstone Brown	William James Rowe			
Manitou, Village	1	R	106	140	.....	246	273
" "	2	R	114	149	2	265	301
Kaleida	3	R	101	109	.....	210	240
"	4	R	25	59	2	86	113
Purves	5	R	97	46	.....	143	181
Snowflake	6	R	114	135	2	251	313
Wood Bay	7	R	55	64	.....	119	143
Archibald	8	R	118	68	1	187	212
New Haven	9	R	43	88	.....	131	185
La Rivière	10	R	87	94	.....	181	235
Windygates	11	R	32	45	.....	77	89
Shadeland	12	R	75	51	2	128	167
Darlingford	13	R	138	131	.....	269	320
Opawaka	14	R	81	46	.....	127	160
Winkler....A-L	15	R	156	61	.....	217	222
" ....M-Z	16	R	133	80	.....	213	240
Morden & Rhineland	17	R	58	52	2	112	240
" "	18	R	129	119	3	251	312
" "	19	R	156	181	1	338	449
" R. C. Bayliss, house	20	R	61	40	.....	101	148
" Geo. Pendland's house	21	R	70	40	.....	110	142
" I. Johnston's house	22	R	156	83	1	240	322
Thorn Hill	23	R	102	58	.....	160	206
Peter Anderson's house	24	R	75	40	.....	115	155
E. C. Patmore's house	25	R	78	20	.....	98	185
Plum Coulée	26	R	92	163	1	256	357
Rosenfeld	27	R	84	68	.....	152	187
Horndean	28	R	55	62	.....	117	137
Altona	29	R	160	152	.....	312	408
Gretna	30	R	82	111	.....	193	270
Haskett	31	R	61	74	.....	135	320
Lowe Farm	32	R	82	156	.....	238	440
Rosebud	33	R	105	28	1	134	148
Crystal City	34	R	144	42	.....	186	242
"	35	R	131	51	2	184	222
Pilot Mound	36	R	144	62	.....	206	238
"	37	R	160	64	1	225	262
Clearwater	38	R	101	116	1	218	257
Mather	39	R	127	129	.....	256	294
Glenora	40	R	88	34	.....	122	147
P. Johnston's house	41	R	82	25	.....	107	132
Dry River	42	R	54	26	.....	80	140
Floral school	43	R	113	29	1	143	168
E. G. Langtry's house	44	R	66	20	.....	86	143
Cartwright	45	R	60	64	1	125	186
"	46	R	71	39	1	111	173
Neelin	47	R	65	43	.....	108	133
"	48	R	65	43	.....	108	131
Rosenort	49	R	27	71	2	100	271
DeWet	50	R	15	51	.....	66	129
Gretna	51	R	63	68	.....	131	219
Totals—Totaux	51	.....	4,657	3,790	27	8,474	11,307

Majority for / Majorité pour **John Livingstone Brown, 867.**

MACDONALD Population—1926, 31,726

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	William James Lovie	Valmore Eric Schweitzer			
Dakota	1	R	77	5	.....	82	154
Willow	2	R	82	63	2	147	165
Layland	3A	R	28	68	.....	96	128
Hood	3B	R	58	31	.....	89	116
Rossendale	4	R	124	102	.....	226	267
Lavenham	5	R	75	83	.....	158	216
Arizona	6	R	91	83	.....	174	223
Pleasant Point	7	R	41	59	1	101	108
Ray	8	R	26	28	.....	54	82
Matchettville	9	R	88	84	.....	172	177
Indianford	10	R	109	63	.....	172	186
St. Claude A-J	11	R	111	39	4	154	214
" K-Z	11	R	106	42	4	152	216
Haywood	12	R	55	83	.....	138	203
Magnus	13	R	103	68	1	172	210
Elm Creek A-L	14	R	53	60	1	114	157
" M-Z	14	R	69	65	1	135	177
Fannystelle	15	R	121	38	.....	159	199
Starbuck	16	R	82	19	3	104	156
"	16	R	80	26	.....	106	157
Sale	17	R	17	28	.....	45	69
Oak Bluff	18	R	40	21	.....	61	119
La Salle	19	R	77	31	2	110	197
Sanford	20	R	122	72	1	195	258
Brunkild	21	R	59	21	1	81	197
Sperling	22	R	125	43	1	169	294
Homewood	23	R	75	57	.....	132	210
Halstead	24	R	54	35	1	90	142
Roland	25	R	121	62	1	184	259
"	25	R	145	65	.....	210	264
Carman	26	R	114	41	2	157	287
"	26	R	101	57	1	159	295
Barnsley	27	R	119	68	.....	187	267
Carman	28A	R	54	80	.....	134	200
"	28B	R	35	101	.....	136	227
"	29A	R	81	86	.....	167	208
"	29B	R	74	72	1	147	181
Rosebank	30	R	112	73	3	188	246
Miami	31A	R	75	65	.....	140	445
"	31B	R	102	87	.....	189	
Graysville	32	R	101	73	2	176	256
Almasippi	33	R	56	76	.....	132	136
Roseisle	34	R	59	71	.....	130	212
Altamont	35	R	95	111	.....	206	282
Cardinal	36	R	99	60	.....	159	259
Notre Dame de Lourdes	37	R	173	86	1	260	292
Rathwell	38	R	109	150	.....	259	287
Treherne	39	R	74	78	.....	152	196
"	39	R	81	89	1	171	186
"	39	R	86	86	2	174	207
Somerset	40	R	147	38	2	187	531
"	40	R	186	39	1	226	
Swan Lake	41	R	149	105	.....	254	296
Mariapolis	42	R	68	29	.....	97	341
"	42	R	87	25	.....	112	
Bruxelles	43A	R	87	16	.....	103	180
"	43B	R	54	7	.....	61	116
Holland	44A	R	86	92	.....	178	208
"	44B	R	82	86	.....	168	191
"	44C	R	96	81	1	178	210
Cypress River	45A	R	79	53	.....	132	335
"	45B	R	90	54	.....	144	
Greenway	47	R	71	13	.....	84	319
"	47	R	80	12	1	93	

MACDONALD—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	William James Lovie	Valmore Eric Schweitzer			
Baldur	48	R	90	36	.....	126	152
"	48	R	116	40	1	157	191
Grund	49	R	81	11	.....	92	130
Glenboro A-I	50	R	156	64	1	221	267
" J-Z	50	R	139	67	.....	206	233
Fair Valley	51	R	35	19	.....	54	75
Stockton	52	R	88	42	.....	130	193
Treesbank	53	R	86	45	.....	131	152
North Methven	54	R	53	11	.....	64	126
Wawanesa A-L	55	R	105	75	.....	180	470
" M-Z	55	R	127	92	.....	219	
Totals—Totaux	75	.....	6,652	4,306	44	11,002	14,905

Majority for / Majorité pour — **William James Lovie, 2,346.**

MARQUETTE Population—1926, 37,150

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	James Allison Glen	Henry Alfred Mullins			
Sam. Easts house	1	R	75	17	1	93	113
Martin Pearson's house	2	R	65	54	.....	119	159
Minnedosa Village	3	R	106	180	3	289	342
" Advance (Provisoire)	4	R	27	10	.....	37	
"	4A	R	98	124	4	226	550
"	4B	R	99	102	1	202	
Cameron School	5	R	47	33	.....	80	111
Clanwilliam	6	R	76	80	4	160	196
Erickson	7	R	98	100	.....	198	308
Bethel's Store	8	R	58	34	.....	92	153
Donald Grant's house	9	R	15	48	.....	63	82
Makepiece School	10	R	85	38	5	128	190
Basswood	11	R	138	61	3	202	252
Rapid City	12	R	72	63	.....	135	216
"	12A	R	102	53	.....	155	218
"	13	R	55	57	.....	112	199
Moline	14	R	78	64	.....	142	214
Medina School	15	R	107	28	.....	135	195
Newdale	16	R	91	88	1	180	191
"	16A	R	74	59	.....	133	157
Sandy Lake	17	R	60	58	.....	118	205
"	17A	R	45	53	2	100	193
Dave Crawford's house	18	R	11	59	.....	70	108
Peter Peech's house	19	R	83	55	.....	138	300
Elphinstone Hall	20	R	87	90	.....	177	501
"	20A	R	73	59	.....	132	204
Strathclair	21	R	163	87	3	253	324
"	21A	R	159	67	.....	226	315
Cardale	22	R	114	107	1	222	268
Oak River	23	R	80	53	.....	133	187
"	23A	R	77	82	.....	159	232
Oakner School	24	R	86	26	.....	112	162
Hamiota	25	R	93	104	1	198	257
"	25A	R	80	74	1	155	204
"	25B	R	68	63	.....	131	178
Lavinia School	26	R	101	117	.....	218	286
Sylvester School	27	R	65	43	2	110	140
Shoal Lake	28	R	156	120	.....	276	314
"	28A	R	133	130	1	264	314
Oakburn	29	R	164	90	.....	254	284
Kelloe	30	R	97	56	2	155	202
Olha	31	R	131	151	.....	282	428
Vista	32	R	42	89	.....	131	194
Ruthenia	33	R	110	39	.....	149	451
Rossburn	34	R	56	84	.....	140	240
"	34A	R	49	105	1	155	222
"	34B	R	56	78	2	136	237
Solsgirth	35	R	93	90	.....	183	214
"	35A	R	72	45	.....	117	159
Birtle	36	R	142	97	.....	239	300
"	36A	R	141	125	1	267	314
Rothsay School	37	R	76	58	.....	134	142
Crandall	38	R	134	104	1	239	326
"	38A	R	89	83	.....	172	235
Isabella	39	R	89	75	.....	164	218
Beulah	40	R	116	95	.....	211	251
Miniota	41	R	171	131	.....	302	362
"	42	R	65	41	.....	106	121
Manson	43	R	90	59	.....	149	204
McAuley	44	R	125	67	.....	192	216
"	44A	R	99	98	.....	197	223
Willen	45	R	33	29	.....	62	79
Lazare	46	R	160	98	.....	258	307
Beaver Rapids	47	R	18	19	.....	37	42
Balmerino	48	R	50	54	1	105	158

MARQUETTE—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	James Allison Glen	Henry Alfred Mullins			
Foxwarren	49	R	88	89	.....	177	212
"	49A	R	66	84	.....	150	171
Boyle School	50	R	63	52	.....	115	135
Binscarth	51	R	112	106	.....	218	266
"	51A	R	88	80	.....	168	211
Hilaire Boucher's house	52	R	43	15	.....	58	122
Millwood	53	R	52	14	.....	66	90
Harrowby	54	R	37	25	.....	62	96
Russell	55	R	79	136	3	218	251
"	55A	R	107	100	.....	207	239
"	55B	R	90	109	3	202	250
" Advance (Provisoire)	55C	R	0	1	.....	1	
Silverton	56	R	161	77	.....	238	241
Angusville	57	R	162	104	2	268	295
Lima School	58	R	67	29	2	98	128
Lockerly School	59	R	72	41	4	117	158
Inglis' School	60	R	55	85	.....	140	176
Shellmouth	61	R	72	87	.....	159	192
Holly Lee School	62	R	66	82	.....	148	178
Horod School	63	R	38	78	.....	116	263
W. Butler's house	64	R	41	41	.....	82	210
Totals—Totaux	86		7,327	6,235	55	13,617	18,551

Majority for / Majorité pour } James Allison Glen, 1,092.

NEEPAWA Population—1926, 28,105

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Robert Milne	Thomas Gerow Murphy			
Carberry.....A-L	1	R	84	84	1	169	170
" .....M-Z	1	R	70	91	.....	161	194
" .....A-L	2	R	63	102	.....	165	185
" .....M-Z	2	R	57	61	.....	118	146
Douglas	3	R	101	109	.....	210	280
Sommerville School	4	R	68	51	.....	119	144
Sydney	5	R	107	66	.....	173	250
Austin	6	R	154	82	.....	236	276
MacGregor.....A-L	7	R	122	59	1	182	235
" .....M-Z	7	R	106	64	.....	170	214
Pathead School	8	R	107	27	.....	134	169
Orangeville	9	R	84	42	.....	126	168
Norfolk	10	R	78	55	.....	133	171
Edrans	11	R	52	89	.....	141	177
Wellwood.....A-L	12	R	45	83	.....	128	330
" .....M-Z	12	R	86	71	.....	157	
Brookdale.....A-L	13	R	93	33	.....	126	351
" .....M-Z	13	R	103	52	.....	155	
Norman	14	R	78	42	.....	120	154
Jane Hume's House	15	R	92	38	.....	130	204
Mrs F. Hockin's house	16	R	86	26	.....	112	140
Oberon	17	R	71	34	.....	105	118
Irwin School	18	R	28	28	.....	56	75
Helston	19	R	113	56	2	171	237
Thos. Ross' house	20	R	64	37	.....	101	161
Katrime	21	R	43	42	.....	85	113
Woodside	22	R	34	14	.....	48	48
Gladstone	23	R	74	85	.....	159	192
"	24	R	81	75	.....	156	186
"	25	R	107	87	.....	194	239
Ayr School	26	R	160	54	.....	214	242
Sam. Hunter's house	27	R	83	29	.....	112	123
Stewart Lindsay's house	28	R	72	40	.....	112	128
Jos. Laidler's house	29	R	134	20	.....	154	171
Mrs F. Johnston's house	30	R	76	84	.....	160	217
John McAree's house	31	R	93	66	.....	159	211
Fred. McClure's house	32	R	93	32	2	127	155
Franklin	32A	R	89	67	.....	156	200
Mountain View	33	R	126	35	.....	161	185
Arden	34	R	168	93	.....	261	283
Israel Powell's house	35	R	89	26	.....	115	124
Ogilvie	36	R	67	16	1	84	115
Airdale School	37	R	19	8	.....	27	37
Plumas.....A-L	38	R	106	62	1	169	254
" .....M-Z	38	R	59	17	.....	76	144
A. Singleton's house	39	R	98	18	.....	116	133
Eden	40	R	173	87	.....	260	269
Mrs A. Popien's house	41	R	116	39	1	156	251
Clanwilliam.....A-L	42	R	77	61	1	139	161
" .....M-Z	42	R	57	58	.....	115	158
Knute Skogland's house	43	R	51	36	.....	87	206
Scandinavia	43A	R	11	38	1	50	102
John Labba's house	44	R	76	77	.....	153	256
Birnie	45	R	93	85	1	179	212
R. Buchanan's house	46	R	81	16	.....	97	126
Mrs Ritchie's house	47	R	30	15	.....	45	68
Tupper School	48	R	52	27	1	80	117
Amaranth	49	R	50	39	.....	89	136
Cory School	50	R	45	48	.....	93	167
Glenella	51	R	70	109	.....	179	253
Riding Mountain	52	R	135	46	2	183	253
Kelwood.....A-L	53	R	91	83	.....	174	256
" .....M-Z	53	R	90	60	.....	150	216
Glencairn	54	R	20	46	.....	66	132
August Hoehn's, house	55	R	19	32	1	52	127

NEEPAWA—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Robert Milne	Thomas Gerow Murphy			
Jno. Munro's house	56	R	24	20	.....	44	67
Harcus	57	R	23	25	.....	48	71
Bellhampton	58	R	13	26	.....	39	117
Glenhope	59	R	5	55	4	64	149
"	59A	R	18	11	.....	29	46
Kinosota	60	R	37	87	.....	124	229
"	60A	R	21	47	.....	68	137
Laurier.....A-L	61	R	94	38	.....	132	207
" .....M-Z	61	R	109	32	.....	141	213
Jas. Lawther's house	61A	R	32	22	.....	54	93
McCreary	62	R	118	72	.....	190	328
"	62	R	77	46	.....	123	208
Neepawa, Ward (Quart.) 3. A-L	63	R	87	119	1	207	256
" " .M-Z	63	R	89	107	.....	196	217
" " 2. A-L	64	R	87	116	.....	203	227
" " .M-Z	64	R	61	110	.....	171	194
" " 1.....	65	R	78	108	4	190	228
Totals—Totaux.....	82	.....	6,293	4,495	25	10,813	14,502

Majority for / Majorité pour } Robert Milne, 1,798.

NELSON Population—1926, 21,860

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Thomas William Bird	Joseph Myers			
Alpine	41	R	39	23	.....	62	81
Athapapuskow	22	R	1	17	.....	18	18
Barrier	4	R	4	2	.....	6	14
Barrows	36	R	10	30	.....	40	60
Benito	23	R	139	86	.....	225	274
Big Eddy	3	R	14	40	1	55	80
Birch River	33	R	76	120	.....	196	242
Bowsman A-L	34	R	183	147	.....	330	405
" M-Z	34	R	181	142	.....	323	381
Camperville	40	R	49	68	2	119	184
Cedar Lake	18	R	0	15	.....	15	28
Constant's House	15	R	4	32	.....	36	54
Cormorant Narrows	8	R	5	34	.....	39	55
Cowan	35	R	34	48	.....	82	141
Craigsford	28	R	25	43	.....	68	78
Cross Lake	20	R	12	23	.....	35	35
Durban A-K	24	R	106	53	10	169	214
" L-Z	24	R	100	58	4	162	218
Duck River	45	R	12	21	.....	33	91
Duck Bay	46	R	19	32	.....	51	87
Grand Rapids	6	R	2	27	.....	29	45
Herb Lake	9	R	4	87	.....	91	125
Kenville A-K	25	R	150	53	1	204	250
" L-Z	25	R	154	61	1	216	302
Le Pas A-L	1	R	128	120	.....	248	297
" M-Z	1	R	112	87	.....	199	218
"	2	R	212	58	.....	270	384
Lidstone	30	R	86	15	.....	101	111
Lynneville	47	R	8	26	.....	34	56
Mafeking	37	R	34	33	.....	67	94
Martindale's House	32	R	24	35	.....	59	113
Mile 81	11	R	6	11	.....	17	23
" 137	12	R	7	21	.....	28	34
" 186	13	R	23	5	2	30	59
" 214	14	R	14	19	.....	33	49
Minitonas A-J	29	R	115	59	.....	174	219
" K-Z	29	R	97	86	.....	183	234
Moose Lake	5	R	1	43	.....	44	55
Nelson's House	16	R	8	2	.....	10	19
Norway's House	7	R	24	41	.....	65	178
Pine River	39	R	73	131	.....	204	260
Red Deer Point	44	R	16	10	.....	26	42
Reed Lake	10	R	0	6	.....	6	36
Reniver	31	R	39	63	.....	102	120
Sclater	38	R	62	69	.....	131	141
Split Lake	17	R	4	4	.....	8	12
Swan River A-G	26	R	152	110	6	268	362
" H-Mc	26	R	126	102	2	230	326
" N-Z	26	R	137	111	.....	248	345
Thunder Hill	27	R	162	36	.....	198	233
Waterhen	43	R	No poll held—Le scrutin n'a pas été tenu				86
Young's Point	21	R	5	9	.....	14	16
York Factory	19	R	3	25	.....	28	28
Zalicia	42	R	41	33	2	76	101
Totals—Totaux	54	.....	3,042	2,632	31	5,705	7,713

Majority for / Majorité pour **Thomas William Bird, 410.**

PORTAGE LA PRAIRIE Population—1926, 33,866

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Ewen Alexander McPherson	Right Honourable Arthur Meighen			
Portage la Prairie....A-L	1	U	73	118	1	192	234
" ....M-Z	1	U	71	102	.....	173	433
" ....A-L	2	U	69	112	2	183	238
" ....M-Z	2	U	82	161	1	244	517
"	3	U	55	94	.....	149	197
" ....A-L	4	U	56	89	1	146	170
" ....M-Z	4	U	82	83	1	166	372
"	5	U	81	114	.....	195	229
" ....A-L	6	U	76	134	.....	210	246
" ....M-Z	6	U	85	115	2	202	387
"	7	U	59	160	1	220	273
" ....A-L	8	U	79	158	.....	237	271
" ....M-Z	8	U	80	171	1	252	587
" Advance (Provisoire		U	23	54	.....	77	
Langruth....A-K	9	R	104	74	3	181	201
" ....L-Z	9	P	68	37	.....	105	115
Lakeland	10	R	32	37	.....	69	81
Westbourne	11	R	126	97	.....	223	235
Bagot....A-L	12	R	98	41	.....	139	147
" ....M-Z	12	R	107	49	.....	156	172
Burnside	13	R	165	78	.....	243	299
MacDonald	14	R	103	39	1	143	161
Longburn	15	R	53	56	.....	109	119
Oakland	16	R	159	82	.....	241	269
Delta	16A	R	8	18	.....	26	30
West Prospect	17	R	130	100	.....	230	274
Adam's house	18	R	27	28	.....	55	60
South River	19	R	131	101	.....	232	282
Gainsborough	19A	R	27	25	.....	52	70
High Bluff....A-L	20	R	42	127	.....	169	178
" ....M-Z	20	R	69	111	.....	180	193
Oakville....A-L	21	R	105	80	.....	185	211
" ....M-Z	21	R	72	101	.....	173	185
Fortier	22	R	91	45	2	138	137
Poplar Point	23	R	59	102	2	163	173
St. Marks	24	R	52	89	.....	141	168
R. Harper's house	25	R	41	33	.....	74	80
Poplar Heights	26	R	48	38	.....	86	109
Lake Francis	27	R	42	29	1	72	92
Baie St. Paul	29	R	74	85	.....	159	189
St. Eustache....A-L	30	R	110	57	.....	167	197
" ....M-Z	30	R	90	32	.....	122	139
Elie	31	R	115	35	.....	150	173
St. François Xavier	32	R	157	84	4	245	263
Headingly	33	R	110	125	.....	235	295
Charleswood....A-J	34	R	81	76	.....	157	220
" ....K-Z	34	R	69	70	2	141	209
Tuxedo	35	R	20	22	.....	42	65
Woodhaven	36	R	72	103	.....	175	207
Kirkfield Park	37	R	88	174	.....	262	281
St. Charles	38	R	80	63	2	145	162
Little Mountain	39A	R	29	74	.....	103	162
C. Griffith's house	39B	R	12	19	.....	31	51
Lillyfield	40	R	51	33	.....	84	91
Lillyfield, J. Surrsky's house	40A	R	16	27	.....	43	52
Rosser	41	R	110	42	.....	152	232
"	41B	R	57	10	.....	67	93
St-Laurent....A-D	42	R	89	68	1	158	184
" ....E-Z	42	R	59	73	.....	132	173
Oak Point	43	R	76	80	.....	156	202
Vestfold	44	R	17	23	1	41	103
Clarkleigh	45	R	46	47	2	95	128
Morning Star School	46	R	64	31	1	96	137
Lundar....A-J	47	R	163	76	2	241	245
" ....K-Z	47	R	109	67	.....	176	233

PORTAGE LA PRAIRIE—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Ewen Alexander McPherson	Right Honourable Arthur Meighen			
Lily Bay	48	R	56	27	.....	83	118
Deerhorn	49	R	56	72	.....	128	245
Cook's School	50	R	7	21	.....	28	39
Sharpwood School	50B	R	18	28	.....	46	92
M. Barrowfski's house	50C	R	36	8	.....	44	89
Eastland School	51	R	38	21	.....	59	99
Ericksdale.....A-L	52	R	80	55	1	136	196
" .....M-Z	52	R	57	57	.....	114	151
MacRoss	53	R	40	38	1	79	153
Vogar	54	R	94	23	15	132	179
Darwin School	55	R	41	8	.....	49	59
Zant	56	R	56	13	.....	69	105
Dog Lake School	57	R	34	7	.....	41	97
Pioneer School	57A	R	19	11	.....	30	67
Oatfield	58	R	37	19	.....	56	125
Mulvihill	59	R	117	50	.....	167	295
Tipperary	60	R	2	14	.....	16	33
Fisherton	61	R	65	25	.....	90	160
Larcombe	62	R	8	16	.....	24	33
Camper	63	R	40	21	1	62	131
Wallmore	64	R	17	17	.....	34	68
Ashern.....A-L	65	R	81	38	1	120	204
" .....M-Z	65	R	61	16	.....	77	148
Moosehorn.....A-K	66	R	85	57	4	146	224
" .....L-Z	66	R	54	73	1	128	238
New Scotland	67	R	23	17	.....	40	144
Steep Rock	68	R	43	51	2	96	148
Faulkner	69	R	23	28	.....	51	78
Grahamdale	70	R	40	34	.....	74	138
Hilbre	71	R	62	27	.....	89	117
Fairford	72	R	33	42	.....	75	113
St. Martin's Hall	73	R	27	55	1	83	107
Davis Point	74	R	18	26	.....	44	62
Gypsumville	75	R	29	71	.....	100	131
Dauphin River	76	R	3	2	.....	5	26
Totals—Totaux	100	.....	6,394	5,966	61	12,421	17,093

Majority for / Majorité pour } **Ewan Alexander McPherson, 428.**

PROVENCHER Population—1926, 31,617

Acclamation: Arthur Lucien Beaubien.

SELKIRK Population—1926, 42,663

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Leland Payson Bancroft	Hannes Marino Hannesson			
West Kildonan	1A	U	109	56		165	227
"	1B	U	87	66	2	155	190
"	2A	U	71	77	1	149	160
"	2B	U	76	66		142	187
"	3A	U	132	75		207	285
"	3B	U	125	98	5	228	303
"	3C	U	114	86	1	201	281
"	4A	U	100	66		166	231
"	4B	U	87	71		158	211
"	5	U	42	13		55	69
"	6	U	14	32		46	79
Old Kildonan	7	R	23	32		55	120
"	8	R	41	22	2	65	83
St-Pauls	9	R	74	79	1	154	202
Lockport	10A	R	58	115	1	174	229
"	10B	R	60	73	1	134	190
Rossdale	11	R	39	75		114	202
Mapleton	12	R	55	55		110	134
Selkirk	13A	R	90	106	5	201	
"	13B	R	83	117	4	204	995
"	13C	R	65	84	6	155	
"	13D	R	86	70	4	160	
"	14A	R	89	94	2	185	294
"	14B	R	82	104	3	189	275
"	14C	R	77	95		172	268
"	14D	R	85	82	4	171	269
Peguis	15	R	39	38		77	125
Cloverdale	16	R	61	80		141	238
Clandeboye	17	R	103	24		127	146
Petersfield	18	R	79	63	3	145	168
Hartley	19	R	85	38		123	152
Netley	20	R	29	16	1	46	56
Winnipeg Beach	21	R	49	110		159	199
Milnisse	22	R	112	8	2	122	189
Dundas	23	R	65	31		96	113
Teulon	24A	R	105	65		170	203
"	24B	R	101	44	3	148	210
Westerham	25	R	36	14	1	51	72
Balmoral	26A	R	83	76		159	317
"	26B	R	45	43		88	
Gunton	27	R	112	56	4	172	220
Argyle	28	R	128	96		224	297
Good Hope	29	R	25	42		67	80
Rockwood	30	R	23	23		46	62
Stoney Mountain	31	R	89	125	4	218	277
Stonewall	32A	R	125	106		231	
"	32B	R	166	96		262	815
"	32C	R	116	116		232	
Grosse Isle	33	R	59	12		71	78
Warrenton	34	R	113	64		177	263
Woodlands	35	R	67	65		132	194
Erinview	36	R	30	16		46	57
Inwood	37	R	95	62	1	158	269
Norris Lake	38	R	83	13		96	188
Polson School	39	R	87	4		91	197
Komarno	40	R	88	38		126	216
Pleasant Home	41	R	69	9		78	97
Malonton	42	R	49	35		84	158
Harperville	43	R	15	8		23	40
Ideal	44	R	15	10		25	46
Narcisse	45	R	37	37		74	77
Neveton	46	R	19	21		40	95
Chatfield	47	R	34	20		54	119
Poplarfield	48	R	102	21	2	125	291
Harmlick	49	R	38	7		45	71

SELKIRK—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Leland Payson Bancroft	Hannes Marino Hannesson			
Broad Valley	50	R	75	36	.....	111	286
Bouville	51	R	27	6	.....	33	58
Fisher Branch	52A	R	71	36	1	108	150
"	52B	R	130	17	2	149	226
Hodgson	53	R	87	85	.....	172	260
Dallas	54	R	20	16	.....	36	141
Koostatak	55	R	11	12	.....	23	36
Harwell	56	R	4	6	.....	10	19
Bull Head	57A	R	22	12	.....	34	52
Snake Island	57B	R	22	30	3	55	59
Foley	58	R	20	43	.....	63	156
Husavick	59	R	42	42	.....	84	123
Gimli	60A	R	110	76	1	187	296
"	60B	R	106	73	1	180	386
"	60C	R	45	47	.....	92	97
Fraserwood	61A	R	33	57	2	92	143
"	61B	R	33	54	1	88	142
Sandridge	62	R	13	3	.....	16	30
Meleb	63A	R	27	69	.....	96	339
"	63B	R	55	54	.....	109	
Berlo	64	R	24	32	.....	56	122
Camp Morton	65	R	36	32	.....	68	106
Arnes	66	R	85	13	.....	98	170
Rembrandt	67	R	54	18	.....	72	218
Skylake	68	R	2	33	.....	35	96
Silver	69	R	33	33	1	67	91
Arborg	70A	R	124	74	2	200	241
"	70B	R	94	31	5	130	186
Geyser	71	R	129	22	.....	151	211
Hnausa	72	R	53	53	1	107	151
Riverton	73A	R	93	41	.....	134	450
"	73B	R	112	36	1	149	
Ledwyn	74	R	56	8	.....	64	133
Okno	75	R	80	12	.....	92	167
Vedir	76	R	107	26	1	134	248
Sylvan	77	R	19	32	.....	51	103
Hecla	78	R	25	75	.....	100	158
Howardville	79	R	11	6	.....	17	31
Shorncliffe	80	R	69	2	.....	71	180
Jaroslaw	81	R	55	25	.....	80	122
Matlock	82	R	23	37	2	62	144
Foley P.O	83	R	37	22	1	60	140
West Kildonan, Advance (Provisoire)	.....	U	2	6	.....	8	
Totals—Totaux	108	.....	7,016	5,104	88	12,208	18,346

Majority for / Majorité pour **Leland Payson Bancroft, 1,912.**

SOURIS Population—1926, 25,576

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	James Steedsman	Errick F. Willis			
Belmont	1	R	77	68		145	194
"	1A	R	91	76		167	204
Hilton	2	R	64	33		97	108
Ninette	3	R	121	73	2	196	275
"	3A	R	179	77	8	264	308
Dunrea	4	R	166	48		214	270
Killarney	5	R	127	121		248	335
"	5A	R	131	97		228	291
"	5B	R	116	133		249	316
Lena	6	R	106	55		161	203
Ninga	7	R	58	64	1	123	133
"	7A	R	45	59		104	137
Wakopa	8	R	93	86		179	249
Holmfield	9	R	79	89		168	250
"	9A	R	65	43		108	185
"	10	R	64	40	1	105	194
Huntley	11	R	107	35		142	191
Fairhall	12	R	97	30		127	175
Desford	13	R	66	87	4	157	187
Hiawatha	14	R	109	57	1	167	205
Margaret	15	R	145	38		183	228
Minto	16	R	95	82		177	217
"	16A	R	91	88		179	213
R. H. Wyman's house	17	R	68	103		171	202
Boissevain	18	R	57	144	1	202	234
"	18A	R	67	113	1	181	225
"	19	R	114	133	4	251	286
"	19A	R	44	77	2	123	152
Whitewater	20	R	57	52		109	118
Primrose	21	R	86	43	1	130	180
Elgin	22	R	100	119	1	220	255
Wm. English's house	23	R	13	19		32	54
Hazeldean	24	R	89	67		156	200
Deloraine	25	R	138	100	3	241	283
"	25A	R	129	59	1	189	217
Goodlands	26	R	158	75		233	270
Waskada	27	R	70	125		195	226
"	27A	R	86	81		167	214
Deloraine	28	R	77	83	2	162	173
"	28A	R	66	64	2	132	152
Medora	29	R	123	85	1	209	243
Napinka	30	R	66	166		232	300
Lauder	31	R	85	62	1	148	152
"	31A	R	71	55		126	150
Bidford	32	R	79	59		138	162
Dand	33	R	42	39		81	117
Underhill	34	R	39	62		101	112
Hartney	35	R	65	33		98	125
Elgin	36	R	122	135	3	260	302
Swoffham	37	R	44	48		92	107
Hartney	38	R	120	102	1	223	247
"	38A	R	99	90	1	190	214
Grande Clairière	39	R	77	14		91	117
Waskada	40	R	84	65		149	177
Coulter	41	R	98	46	1	145	188
Lyleton	42	R	144	81		225	227
"	43	R	26	8	2	36	43
Pierson	44	R	101	85		186	260
Elva	45	R	125	81	2	208	224
Melita	46	R	78	90	2	170	204
"	46A	R	61	67		128	159
"	46B	R	77	70		147	177
"	46C	R	51	93		144	174
Frank Elliot's house	47	R	41	29		70	86
Pierson	48	R	59	25		84	98

SOURIS—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	James Steedsman	Errick F. Willis			
Tilston	49	R	67	91	.....	158	189
Broomhill	50	R	97	20	.....	117	140
Bede	51	R	38	55	.....	93	114
Belses' School	52	R	87	11	1	99	109
Reston	53	R	72	37	2	111	143
J. Klamsendorf's house	54	R	56	6	.....	62	83
Totals—Totaux	71	.....	6,105	4,946	52	11,103	13,652

Majority for / Majorité pour } **James Steedsman, 1,159.**

SPRINGFIELD Population—1926, 35,754

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Edgar Douglas Richmond Bissett	Thomas Herbert Dunn	Thomas Hay			
East Kildonan.....A-L	1	U	74	42	89	.....	205	287
" .....M-Z	1	U	97	45	90	.....	232	292
" .....A-E	2	U	74	64	81	.....	219	273
" .....F-L	2	U	58	67	84	3	212	263
" .....M-R	2	U	82	74	63	.....	219	253
" .....S-Z	2	U	50	52	79	.....	181	235
" .....A-J	3	U	46	53	59	.....	158	216
" .....K-P	3	U	15	73	46	.....	134	373
" .....Q-Z	3	U	35	57	45	2	139	221
Salsbury School	4	R	63	130	49	1	243	287
Springfield School	5	R	41	24	32	2	99	127
Oakbank	6	R	102	15	58	.....	175	265
Hazelridge	7	R	68	9	27	.....	104	178
Cloverleaf	8	R	43	23	29	.....	95	142
Lydiatt	9	R	31	0	20	.....	51	88
Lewis	10	R	10	4	11	.....	25	73
André Nault's house	11	R	12	0	1	.....	13	24
Sadlow	12	R	6	4	6	.....	16	34
Haddishville	13	R	23	1	54	.....	78	118
McMunn	14	R	8	13	15	1	37	78
Baintree East (Est)	15	R	19	7	7	.....	33	40
Waugh	16	R	8	3	1	.....	12	19
Rennie	17	R	15	4	12	.....	31	48
Medika	18	R	3	31	34	.....	68	162
Janow	19	R	70	44	43	2	159	293
Whitemouth	20	R	98	37	42	2	179	284
Oldenberg	21	R	125	1	4	.....	130	180
Pinewa	22	R	28	15	12	.....	55	78
Riverland	23	R	54	17	11	1	83	179
Pointe du Bois	24	R	51	15	24	3	93	108
Bird River	25	R	59	11	46	.....	116	110
Great Falls	26	R	16	1	14	.....	31	39
Lac du Bonnet	27	R	111	7	100	.....	218	309
Molson	28	R	84	10	11	.....	105	146
Beauséjour.....A	29	R	149	7	14	.....	170	732
" .....B	29	R	160	7	27	2	196	
" C	29	R	86	3	31	.....	120	
" .....D	29	R	90	3	34	.....	127	
Tyndall	30	R	148	6	83	3	240	345
Garson	31	R	116	10	43	.....	169	329
Sapton	32	R	89	11	37	5	142	303
Cooks Creek	33	R	40	9	82	.....	131	316
North Kildonan.....A	34	R	43	16	27	.....	86	311
" .....B	34	R	37	16	24	1	78	
East St-Paul	35	R	48	3	51	1	103	165
Bird's Hill	36	R	53	17	75	.....	145	186
Gonor.....A	37	R	25	29	125	.....	179	350
" .....B	37	R	19	16	155	4	194	277
East Selkirk.....A	38	R	28	30	27	.....	85	319
" .....B	38	R	37	45	33	.....	115	
Brightstone	39	R	40	35	34	.....	109	204
St.George	40	R	98	2	14	.....	114	162
Pine Falls	41	R	82	21	40	.....	143	152
Fort Alexander	42	R	12	0	20	.....	32	42
Traverse Bay	43	R	7	5	28	.....	40	116
Balsam Bay	44	R	55	10	39	1	105	221
Thalberg	45	R	95	3	31	1	130	249
Greenwold	46	R	42	2	16	.....	60	75
Brokenhead	47	R	59	51	3	.....	113	220
Ladywood	48	R	177	8	33	.....	218	328
Walkleyburg	49	R	67	15	10	.....	92	180
Lebau	50	R	99	22	34	.....	155	354
Scanterbury	51	R	51	6	39	3	99	196
Cedarkine	52	R	8	4	13	.....	25	82
Beren's River.....1	53	R	0	0	11	.....	11	35

SPRINGFIELD—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Edgar Douglas Richmond Bissett	Thomas Herbert Dunn	Thomas Hay			
Bloodvein	2	54	R	2	0	7	.....	9	28
Loon Straits	3	55	R	0	0	18	.....	18	26
Manigotagan	4	56	R	29	2	37	.....	68	101
English Brook	5	57	R	2	0	6	.....	8	37
Rice Lake	6	58	R	21	0	5	.....	26	26
Wadhope	7	59	R	35	2	27	.....	64	82
Cryderman Mines	8	60	R	24	6	6	.....	36	63
Totals—Totaux		72	.....	3,852	1,375	2,638	38	7,903	12,482

Majority for / Majorité pour **Edgar Douglas Richmond Bissett** over (sur) **Thomas Hay, 1,214.** / **Thomas Herbert Dunn, 2,477.**

ST. BONIFACE Population—1926, 38,987

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin		Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Joseph Bernier	John Power Howden	Allan Meikle			
St.Boniface City (Cité).....	1	U	6	9	2	.....	17	24
" " A-L	2	U	35	88	60	3	186	283
" " M-Z	2	U	36	98	41	.....	175	243
" "	3	U	21	111	14	1	147	203
" " A-L	4	U	36	155	15	.....	206	282
" " M-Z	4	U	35	102	4	.....	141	189
" " A-L	5	U	22	91	34	.....	147	194
" " M-Z	5	U	25	84	45	1	155	186
" "	6	U	30	94	10	5	139	200
" " A-L	7	U	64	91	9	1	165	246
" " M-Z	7	U	50	94	11	.....	155	192
" " A-K	8	U	25	90	2	.....	117	244
" " L-Z	8	U	27	102	3	4	136	242
" " A-L	9	U	33	101	8	2	144	187
" " M-Z	9	U	10	80	7	.....	97	136
" " A-L	10	U	24	93	15	.....	132	186
" " M-Z	10	U	19	46	10	.....	75	125
" " A-L	11	U	49	141	44	1	235	308
" " M-Z	11	U	35	94	28	.....	157	226
" "	12	U	10	100	2	.....	112	217
" " A-L	13	U	42	115	19	.....	176	220
" " M-Z	13	U	25	65	9	.....	99	127
" " A-L	14	U	54	64	15	1	134	175
" " M-Z	14	U	41	68	8	1	118	146
" " A-L	15	U	72	100	19	.....	191	245
" " M-Z	15	U	69	87	10	.....	166	217
" " A-L	16	U	72	120	33	.....	225	296
" " L-Z	16	U	73	123	27	.....	223	296
" " A-L	17	U	98	106	10	.....	214	278
" " M-Z	17	U	62	95	11	.....	168	219
" "	18	U	76	140	13	.....	229	289
" " Advance (Provisoire).....	1	U	15	27	2	.....	44	
Winnipeg City (Cité).....A-J	19	U	84	82	59	1	226	270
" .....K-Z	19	U	80	100	63	.....	243	306
" .....A-J	20	U	78	63	71	6	218	271
" .....K-Z	20	U	69	75	69	3	216	275
" .....A-L	21	U	69	67	91	2	229	267
" .....M-Z	21	U	62	59	103	.....	224	265
" .....A-L	22	U	74	55	92	4	225	272
" .....M-Z	22	U	58	67	70	.....	195	237
" .....A-L	23	U	35	43	86	3	167	188
" .....M-Z	23	U	39	33	83	5	160	182
" .....A-G	24	U	64	34	54	.....	152	187
" .....H-O	24	U	77	41	53	6	177	212
" .....P-Z	24	U	71	49	56	3	179	229
" .....A-G	25	U	71	18	49	4	142	166
" .....H-Z	25	U	73	68	89	5	235	269
"	26	U	33	30	66	1	130	141
" Advance (Provisoire).....	2	U	7	15	4	.....	26	
Transcona Town (Ville)....A-F	27	U	49	76	78	2	205	253
" " ...G-M	27	U	53	82	124	.....	259	298
" " ....N-Z	27	U	55	94	79	.....	228	291
" " ....A-F	28	U	35	73	52	.....	160	184
" " ...G-M	28	U	47	85	85	.....	217	265
" " ....N-Z	28	U	35	70	74	.....	179	210
" "	29	U	38	48	105	4	195	226
" "	30	U	8	13	59	.....	80	82
" " Advance (Provisoire).....	3	U	5	18	4	.....	27	

ST. BONIFACE—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Joseph Bernier	John Power Howden	Allan Meikle			
Springfield, Municipality (Municipalité)	31	R	18	19	9	.....	46	61
" "	32	R	1	29	0	1	31	54
" "	33	R	12	33	0	.....	45	87
" "	34	R	10	87	0	.....	97	170
" "	35	R	19	31	4	.....	54	114
" "	36	R	26	43	9	.....	78	137
Taché Municipality (Municipalité)	37	R	36	48	0	1	85	134
Ste-Anne	38	R	38	49	0	.....	87	131
" .....A-G	39	R	28	147	8	1	184	189
" .....H-Z	39	R	9	69	6	.....	84	187
"	40	R	7	73	3	.....	83	190
Taché	41	R	26	57	4	1	88	137
"	42	R	96	66	5	3	170	279
" .....A-K	43	R	26	67	3	.....	96	156
" .....L-Z	43	R	39	48	2	.....	89	145
Ritchot	44	R	13	110	1	.....	124	253
"	45	R	36	121	8	.....	165	208
St. Vital	46	R	27	133	5	3	168	246
Ritchot	47	R	42	65	1	.....	108	155
Fort Garry	48	R	11	26	0	.....	37	96
"	49	R	55	150	1	.....	206	295
Totals—Totaux	79	.....	3,235	5,903	2,427	79	11,644	15,597

Majority for / Majorité pour **John Power Howden** over (sur) **Joseph Bernier, 2,668.** / **Allan Meikle, 3,476.**

WINNIPEG NORTH (NORD) Population—1926, 57,042

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Abraham Albert Heaps	Richard R. Knox	George Boyd McTavish			
WINNIPEG CITY (CITÉ)								
Ward (Quartier) 3.....A-L	1	U	50	14	24	3	91	111
" .....M-Z	1	U	31	21	20	.....	72	96
" .....A-L	2	U	52	37	41	.....	130	151
" .....M-Z	2	U	48	24	35	2	109	139
" .....A-L	3	U	63	36	23	1	123	183
" .....M-Z	3	U	63	32	32	.....	127	165
" .....A-G	4	U	43	24	34	.....	101	126
" .....H-N	4	U	51	34	25	1	111	129
" .....O-Z	4	U	52	35	17	2	106	125
" .....A-F	5	U	18	63	36	.....	117	136
" .....G-N	5	U	30	58	63	.....	151	172
" .....O-Z	5	U	29	53	24	2	108	131
" .....A-E	6	U	63	68	47	4	182	214
" .....F-Mc	6	U	65	79	34	1	179	207
" .....M-R	6	U	35	60	25	.....	120	153
" .....S-Z	6	U	56	68	25	3	152	175
" .....A-C	7	U	64	62	26	.....	152	176
" .....D-K	7	U	73	80	33	.....	186	189
" .....L-P	7	U	53	62	39	3	157	194
" .....R-Z	7	U	56	72	27	1	156	180
" .....A-F	8	U	93	68	30	1	192	219
" .....G-Mc	8	U	75	44	41	1	161	197
" .....M-Z	8	U	77	82	53	4	216	248
" .....A-F	9	U	62	96	35	.....	193	228
" .....G-N	9	U	73	84	50	2	209	260
" .....O-Z	9	U	57	74	40	2	173	207
" .....A-F	10	U	57	39	37	.....	133	161
" .....G-O	10	U	61	55	22	.....	138	172
" .....P-Z	10	U	52	71	25	.....	148	184
" .....A-D	11	U	67	50	28	.....	145	156
" .....E-K	11	U	51	32	18	.....	101	161
" .....L-Q	11	U	63	33	23	.....	119	147
" .....R-Z	11	U	82	26	21	.....	129	144
" .....A-G	12	U	84	28	21	1	134	172
" .....H-Q	12	U	81	34	26	.....	141	181
" .....R-Z	12	U	47	25	21	.....	93	126
" .....A-L	13	U	66	38	15	1	120	170
" .....M-Z	13	U	54	49	18	4	125	137
" .....A-L	14	U	97	45	7	3	152	193
" .....M-Z	14	U	59	32	18	3	112	142
" .....A-L	15	U	29	29	3	1	62	91
" .....M-Z	15	U	35	22	18	.....	75	109
" .....A-L	16	U	67	9	5	3	84	114
" .....M-Z	16	U	62	21	8	2	93	116
" .....A-G	17	U	85	27	20	.....	132	158
" .....H-R	17	U	65	30	13	3	111	150
" .....S-Z	17	U	65	26	15	.....	106	134
" .....A-G	18	U	76	21	16	.....	113	160
" .....H-P	18	U	87	26	17	3	133	168
" .....R-Z	18	U	48	26	12	2	88	110
" .....A-J	19	U	61	22	25	.....	108	134
" .....K-R	19	U	54	32	17	.....	103	133
" .....S-Z	19	U	45	23	9	1	78	120
" .....A-F	20	U	50	24	22	.....	96	127
" .....G-L	20	U	65	27	19	.....	111	148
" .....M-R	20	U	43	24	33	.....	100	129
" .....S-Z	20	U	62	17	26	5	110	149
" .....A-H	21	U	40	27	60	2	129	165
" .....I-R	21	U	45	27	60	.....	132	156
" .....S-Z	21	U	35	26	37	.....	98	113
" .....A-I	22	U	56	42	25	.....	123	148
" .....J-Q	22	U	55	53	40	.....	148	175
" .....R-Z	22	U	58	28	24	1	111	128

WINNIPEG NORTH (NORD)—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Abraham Albert Heaps	Richard R. Knox	George Boyd McTavish			
WINNIPEG CITY (CITÉ)								
Ward (Quartier) 3—*Con.*								
" A-F	23	U	96	51	22	.....	169	196
" G-P	23	U	100	56	22	.....	178	209
" Q-Z	23	U	68	58	17	3	146	164
" A-L	24	U	108	41	34	6	189	224
" M-Z	24	U	108	30	27	1	166	196
" A-G	25	U	76	28	31	.....	135	149
" H-P	25	U	99	21	55	1	176	207
" R-Z	25	U	64	29	38	.....	131	169
" A-F	26	U	84	13	36	1	134	154
" G-L	26	U	55	24	64	7	150	180
" M-R	26	U	53	32	40	6	131	159
" S-Z	26	U	62	22	42	.....	126	144
" A-J	27	U	77	15	25	2	119	146
" K-P	27	U	64	17	22	3	106	130
" Q-Z	27	U	71	20	21	.....	112	136
" A-K	28	U	77	39	28	6	150	169
" L-Z	28	U	61	40	18	.....	119	142
" A-K	29	U	73	23	23	.....	119	144
" L-Z	29	U	70	29	30	2	131	162
" A-L	30	U	44	22	41	.....	107	124
" M-Z	30	U	54	11	50	2	117	131
" A-E	31	U	49	36	26	.....	111	117
" F-K	31	U	57	18	31	.....	106	110
" L-P	31	U	66	16	34	2	118	136
" R-Z	31	U	59	23	15	5	102	116
" A-H	32	U	60	23	56	2	141	163
" I-Mc	32	U	71	19	36	2	128	144
" M-R	32	U	61	17	34	3	115	137
" S-Z	32	U	75	18	50	7	150	159
" A-L	33	U	87	23	30	10	150	179
" M-Z	33	U	95	22	24	.....	141	171
" A-L	34	U	80	32	27	4	143	158
" M-Z	34	U	97	27	30	.....	154	161
St-John, Parish (Paroisse). A-K	35	R	29	16	6	2	53	105
" " L-Z	35	R	29	9	11	1	50	102
Winnipeg, Advance (Provisoire)		U	51	39	22	.....	112	
Totals—Totaux.....	99	.....	6,171	3,555	2,821	146	12,693	15,285

Majority for / Majorité pour **Abraham Albert Heaps** over (sur) **Richard R. Knox, 2,616** / **Geo. B. McTavish, 3,350**

WINNIPEG NORTH CENTRE (NORD CENTRE) Population—1926, 39,646

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Jose Alexander Banfield	James Shaver Woodsworth			
Winnipeg City (Cité)	1	U	35	103		138	169
"	2	U	40	80	1	121	148
"	3	U	82	34		116	178
"	4	U	49	53		102	131
"	5	U	31	27		58	70
"	6	U	57	86		143	175
"	7	U	109	48		157	198
"	8	U	51	34		85	109
"	9	U	110	59		169	228
"	10	U	59	51	1	111	135
"	11	U	38	85	3	126	164
"	12	U	57	104	1	162	202
"	13	U	84	142		226	275
"	14	U	53	83	1	137	187
"	15	U	59	101		160	190
"	16	U	46	33		79	90
"	17A	U	63	63		126	148
"	17B	U	61	80		141	167
"	18	U	82	116		198	247
"	19	U	102	126		228	279
"	20A	U	85	84	1	170	210
"	20B	U	70	111		181	224
"	21A	U	65	93		158	194
"	21B	U	83	87		170	209
"	22A	U	61	69		130	153
"	22B	U	47	75		122	154
"	23A	U	57	104		161	185
"	23B	U	50	86	1	137	175
"	24	U	87	116		203	256
"	25	U	66	106	1	173	192
"	26	U	105	96		201	236
"	27A	U	43	76	1	120	147
"	27B	U	30	98		128	150
"	28A	U	49	108	1	158	193
"	28B	U	69	100		169	198
"	29	U	68	121		189	207
"	30A	U	101	128	2	231	288
"	30B	U	83	150	4	237	282
"	31	U	84	56		140	209
"	32	U	65	145		210	262
"	33A	U	51	60		111	134
"	33B	U	36	69		105	132
"	34A	U	37	69	3	109	135
"	34B	U	49	83		132	152
"	35A	U	48	107		155	164
"	35B	U	55	114		169	226
"	36A	U	43	87		130	164
"	36B	U	42	89		131	151
"	37A	U	47	108		155	181
"	37B	U	49	105		154	189
"	38A	U	43	83		126	162
"	38B	U	50	101		151	176
"	39A	U	35	91		126	165
"	39B	U	59	85		144	164
"	40A	U	65	133		198	239
"	40B	U	33	138		171	213
"	41A	U	40	80		120	143
"	41B	U	43	116		159	189
"	41BB	U	32	70	2	104	132
"	41C	U	45	112		157	177
"	41D	U	25	82		107	128
"	41E	U	40	108		148	174
"	42	U	39	163	1	203	222
"	43A	U	60	169	1	230	247
"	43B	U	68	171		239	256

WINNIPEG NORTH CENTRE (NORD CENTRE)—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Jose Alexander Banfield	James Shaver Woodsworth			
Winnipeg City (Cité)—Con.	43C	U	65	170	.....	235	267
"	44A	U	66	187	.....	253	279
"	44B	U	55	197	2	254	276
"	45A	U	39	119	3	161	172
"	45B	U	43	87	1	131	142
Brooklands, Village	46A	U	57	101	1	159	174
"	46B	U	45	117	.....	162	178
Rosser (part)	47	R	45	76	.....	121	180
Winnipeg, Advance (Provisoire)	.....	U	35	57	.....	92	
Totals—Totaux	74	.....	4,220	7,221	32	11,473	13,697

Majority for / Majorité pour } **James Shaver Woodsworth, 3,001.**

WINNIPEG SOUTH (SUD) Population—1926, 41,004

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	John Stewart McDiarmid	Hon. Robert Rogers	Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Winnipeg City (Cité)	1A	U	85	122	.....	207	243
"	1B	U	99	114	.....	213	255
"	2A	U	110	78	3	191	222
"	2B	U	79	97	4	180	210
"	2C	U	75	106	.....	181	226
"	3A	U	57	94	2	153	173
"	3B	U	75	104	2	181	224
"	3C	U	75	83	.....	158	200
"	4A	U	61	140	4	205	232
"	4B	U	91	115	1	207	251
"	4C	U	78	119	1	198	240
"	5A	U	79	99	1	179	224
"	5B	U	129	112	2	243	298
"	5C	U	121	96	1	218	254
"	6A	U	75	56	.....	131	159
"	6B	U	80	59	.....	139	175
"	7A	U	156	93	5	254	313
"	7B	U	181	73	2	256	309
"	8A	U	98	42	.....	140	189
"	8B	U	94	36	1	131	166
"	8C	U	106	50	2	158	214
"	8D	U	107	39	2	148	180
"	8E	U	152	81	3	236	288
"	9A	U	146	82	1	229	255
"	9B	U	131	92		223	265
"	9C	U	156	66	3	225	269
"	10A	U	123	94	2	219	276
"	10B	U	117	94	2	213	273
"	10C	U	110	86	1	197	238
"	11A	U	138	85	2	225	262
"	11B	U	148	60	4	212	259
"	11C	U	134	83	2	219	279
"	12A	U	93	60	1	154	188
"	12B	U	80	66	.....	146	182
"	13A	U	119	65	1	185	240
"	13B	U	142	96	.....	238	290
"	13C	U	137	74	4	215	256
"	14A	U	108	114	4	226	273
"	14B	U	119	143	1	263	333
"	14C	U	139	118	.....	257	327
"	14D	U	97	113	.....	210	274
"	15A	U	116	123	.....	239	280
"	15B	U	64	99	1	164	203
"	15C	U	127	112	.....	239	276
"	15D	U	89	107	1	197	244
"	15E	U	67	60	1	128	149
"	16A	U	87	108	1	196	232
"	16B	U	118	157	2	277	319
"	16C	U	96	119	4	219	258
"	17A	U	94	139	.....	233	263
"	17B	U	119	125	.....	244	290
"	17C	U	76	105	3	184	218
"	18A	U	104	92	2	198	240
"	18B	U	80	56	2	138	172
"	18C	U	108	75	2	185	223
"	19A	U	69	138	1	208	259
"	19B	U	123	113	.....	236	285
"	19C	U	58	59	.....	117	141
"	19D	U	127	106	1	234	264
"	19E	U	111	87	.....	198	240
"	19F	U	56	77	1	134	152
"	20A	U	105	83	.....	188	207
"	20B	U	96	84	5	185	224
"	21A	U	13	150	2	165	231
"	21B	U	8	156	2	166	227

WINNIPEG SOUTH (SUD)—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	John Stewart McDiarmid	Hon. Robert Rogers			
Tuxedo	22A	U	100	97	3	200	222
"	22B	U	116	98	.....	214	218
"	22C	U	89	81	.....	170	194
Fort Garry	23A	U	114	56	.....	170	191
"	23B	U	119	72	2	193	234
"	24A	U	132	104	1	237	281
"	24B	U	143	111	2	256	288
"	24C	U	143	111	1	255	296
"	24D	U	114	67	2	183	209
"	24E	U	125	86	1	212	241
St. Vital	25A	U	111	76	1	188	212
"	25B	U	154	95	.....	249	294
"	25C	U	135	103	.....	238	268
"	25D	U	157	107	1	265	294
"	25E	U	122	64	2	188	209
"	25F	U	111	56	.....	167	184
"	25G	U	87	41	3	131	142
Winnipeg, Advance (Provisoire)	.....	U	126	84	1	211	
Totals..Totaux	83	.....	8,809	7,638	115	16,562	19,558

Majority for / Majorité pour **John Stewart McDiarmid, 1,171.**

WINNIPEG SOUTH (SUD) CENTRE Population—1926, 66,092

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin		Urban or rural — Urbain ou rural	Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.		William Walker Kennedy	Joseph Thorarinn Thorson			
Winnipeg City (Cité)	1	U	92	120		212	263
" A-G	2	U	92	94		186	226
" H-N	2	U	70	103		173	219
" O-Z	2	U	76	86		162	200
" A-K	3	U	49	87		136	156
" L-Z	3	U	61	97	2	160	189
" A-L	4	U	58	81		139	173
" Mc-Z	4	U	70	75	1	146	181
"	5	U	81	101		182	220
"	6	U	107	113		220	262
" A-L	7	U	61	63		124	162
" Mc-Z	7	U	51	54		105	142
" A-M	8	U	92	100	1	193	221
" N-Z	8	U	46	48		94	105
" A-M	9	U	96	98	1	195	232
" N-Z	9	U	49	54		103	124
"	10	U	128	99	1	228	268
" A-L	11	U	81	73		154	189
" M-Z	11	U	69	85		154	192
" A-L	12	U	75	74	1	150	183
" M-Z	12	U	65	63	3	131	153
" A-L	13	U	109	65		174	198
" M-Z	13	U	80	64	1	145	172
" A-L	14	U	91	111	5	207	259
" M-Z	14	U	124	98	1	223	256
"	15	U	108	80	1	189	241
" A-L	16	U	89	103	2	194	214
" M-Z	16	U	79	81	1	161	183
" A-L	17	U	97	84	1	182	224
" M-Z	17	U	109	77	1	187	224
" A-L	18	U	61	78	1	140	157
" M-Z	18	U	53	68	1	122	146
" A-G	19	U	87	115	1	203	247
" H-M	19	U	84	103		187	225
" N-Z	19	U	114	63		177	203
" A-L	20A	U	108	80	1	189	222
" E-L	20A	U	103	113		216	246
" Mc-R	20B	U	91	120	1	212	235
" S-Z	20B	U	93	74		167	198
" A-G	21	U	115	80	1	196	230
" H-O	21	U	78	88		166	200
" P-Z	21	U	92	70	1	163	198
" A-G	22	U	98	91	1	190	230
" H-M	22	U	99	109	1	209	247
" N-Z	22	U	103	79		182	206
" A-L	23	U	91	98		189	222
" M-Z	23	U	79	93		172	197
" A-L	24	U	93	84		177	209
" M-Z	24	U	87	64	1	152	179
" A-L	25	U	110	93	2	205	235
" M-Z	25	U	89	98		187	233
" A-G	26	U	103	103		206	260
" H-O	26	U	80	111	7	198	236
" P-Z	26	U	76	100	2	178	213
" A-L	27	U	104	90	1	195	221
" M-Z	27	U	73	62	3	138	168
" A-K	28	U	90	135	4	229	265
" L-Z	28	U	112	130	1	243	289
" A-K	29	U	111	129		240	280
" L-Z	29	U	124	117		241	278
" A-L	30	U	75	71		146	184
" M-Z	30	U	60	82	1	143	177
" A-F	31	U	85	75		160	200
" G-O	31	U	83	81		164	197
" P-Z	31	U	73	66		139	149
" A-D	32	U	104	109		213	252
" E-L	32	U	96	112	2	210	261
" Mc-N	32	U	58	88	2	148	177
" O-Z	32	U	121	102	1	224	257

WINNIPEG SOUTH (SUD) CENTRE—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	William Walker Kennedy	Joseph Thorarinn Thorson			
Winnipeg City (Cité)—*Con.*							
" A-F	33	U	123	78	.....	201	241
" G-M	33	U	137	117	.....	254	319
" N-Z	33	U	92	126	.....	218	251
" A-G	34	U	114	118	2	234	270
" H-O	34	U	107	105	.....	212	251
" P-Z	34	U	123	95	1	219	251
" A-Mc	35	U	119	133	.....	252	308
" M-Z	35	U	96	124	2	222	279
" A-G	36	U	80	128	.....	208	255
" H-P	36	U	79	132	1	212	247
" Q-Z	36	U	47	106	2	155	186
" A-G	37	U	112	133	.....	245	284
" H-P	37	U	105	178	.....	283	335
" Q-Z	37	U	65	78	1	144	170
" A-D	38	U	102	81	1	184	221
" E-J	38	U	115	91	.....	206	234
" K-O	38	U	87	121	2	210	238
" P-Z	38	U	119	121	2	242	285
" A-G	39	U	92	91	1	184	226
" H-M	39	U	96	119	.....	215	250
" N-Z	39	U	103	98	.....	201	238
" A-E	40	U	103	90	3	196	220
" F-K	40	U	98	69	.....	167	197
" L-P	40	U	79	102	.....	181	223
" Q-Z	40	U	92	82	.....	174	208
" A-E	41	U	100	117	.....	217	266
" F-L	41	U	107	110	1	218	272
" Mc-R	41	U	96	114	.....	210	264
" S-Z	41	U	110	108	.....	218	257
" A-G	42	U	72	97	.....	169	198
" H-O	42	U	83	106	.....	189	218
" P-Z	42	U	89	85	.....	174	209
" A-E	43	U	98	104	4	206	254
" F-L	43	U	96	80	2	178	215
" Mc-Q	43	U	107	84	.....	191	233
" R-Z	43	U	97	92	3	192	241
"	44	U	93	137	1	231	290
St. James..... A-L	45	U	62	59	.....	121	152
" ..... Mc-Z	45	U	51	64	.....	115	143
" ..... A-K	46	U	73	53	2	128	154
" ..... L-Z	46	U	42	72	.....	114	141
" ..... A-K	47	U	62	82	.....	144	169
" ..... L-Z	47	U	63	65	.....	128	148
" ..... A-E	48	U	87	105	.....	192	225
" ..... F-M	48	U	108	109	.....	217	269
" ..... N-Z	48	U	64	88	.....	152	178
" ..... A-Mc	49	U	39	85	.....	124	150
" ..... M-Z	49	U	39	67	1	107	141
" ..... A-Z	50	U	84	128	.....	212	262
" ..... A-H	51	U	104	99	2	205	239
" ..... I-P	51	U	99	85	1	185	212
" ..... Q-Z	51	U	77	68	2	147	178
" ..... A-G	52	U	99	122	.....	221	262
" ..... H-P	52	U	102	109	.....	211	272
" ..... Q-Z	52	U	85	95	.....	180	233
" ..... A-D	53	U	107	88	1	196	213
" ..... E-K	53	U	87	74	.....	161	189
" ..... L-P	53	U	94	84	1	179	222
" ..... Q-Z	53	U	95	86	2	183	219
" ..... A-G	54	U	85	68	.....	153	195
" ..... H-O	54	U	86	63	.....	149	186
" ..... P-Z	54	U	90	74	.....	164	198
Winnipeg City (Cité), Advance Provisoire).....	.....	U	109	118	1	228	
Totals—Totaux.....	132	.....	11,737	12,315	101	24,153	28,614

Majority for / Majorité pour **Joseph Thorarinn Thorson, 578.**

BRITISH COLUMBIA

COLOMBIE-BRITANNIQUE

CARIBOO Population—1921, 39,834

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	John Anderson Fraser	Joseph Graham	Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Kamloops City (Cité)	1	U	24	32		56	92
" "	1	U	109	95		204	287
" "	1	U	59	61		120	219
" "	1	U	59	89		148	212
" "	1	U	85	77		162	259
" "	1	U	79	59	1	139	228
" "	1	U	86	81		167	248
" "	1	U	54	81	1	136	207
" "	1	U	72	85	3	160	340
" "	1	U	94	99	1	194	237
" "	1	U	104	90		194	306
" "	1	U	82	59		141	218
" " Advance (Provisoire)		U	43	131	1	175	
" "	2	R	9	9		18	44
North Kamloops	3	R	94	76		170	251
Tranquille	4	R	77	95	1	173	209
McGillivray Creek	5	R	11	8		19	19
Walhachin	6	R	9	19	1	29	34
Copper Creek	7	R	17	7		24	34
Barrière East (Est)	8	R	19	19	2	40	52
Iron Mask	9	R	2	10		12	15
Barrière	10	R	21	19		40	92
Beresford	11	R	14	33		47	64
Birch Island	12	R	10	24		34	43
Black Pines	13	R	11	5		16	15
Blackpool	14	R	14	28	1	43	56
Blucher Hall	15	R	11	12		23	23
Cherry Creek	16	R	9	3		12	12
Chinook Cove	17	R	11	26		37	47
Chu Chua	18	R	9	20		29	35
Criss Creek	19	R	2	12		14	35
Deadman's Creek	20	R	6	8		14	18
Heffley Creek	21	R	34	29		63	83
Cahility	22	R	15	5		20	24
Knutsford	24	R	23	32		55	66
Long Lake	25	R	37	25		62	78
Louis Creek	26	R	12	18		30	36
Mount Olie	27	R	22	40		62	70
McLure	28	R	11	7		18	23
Clearwater	29	R	28	9		37	56
Rose Hill	30	R	5	13		18	24
Savona	31	R	23	29		52	55
Sullivan Valley	33	R	14	5		19	21
Knough Lake	34	R	22	0		22	28
Anglemonts	35	R	6	14		20	24
Ashby Point	36	R	6	2		8	12
Avola	37	R	24	7		31	40
Blind Bay	38	R	23	16		39	51
Blue River	39	R	22	69		91	114
Campbell Creek	40	R	15	18		33	47
Cold Creek	41	R	11	4		15	19
Carlin	42	R	24	6		30	37
Celista	43	R	21	28		49	56
Chase	44	R	97	61	2	160	212

CARIBOO—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	John Anderson Fraser	Joseph Graham			
Chase Creek	45	R	18	11	.....	29	40
Nazko	46	R	9	0	.....	9	16
Dolan's Corner	47	R	41	11	.....	52	68
Duck Range	48	R	22	9	.....	31	36
Eagle Bay	49	R	6	10	1	17	18
Gleneden	50	R	19	17	.....	36	57
Grande Prairie	51	R	29	37	.....	66	102
Lee Creek	52	R	6	7	.....	13	18
Magna Bay	53	R	19	20	.....	39	46
Monte Creek	54	R	18	24	2	44	60
North Canoe	55	R	107	38	1	146	200
Notch Hill	56	R	75	46	.....	121	142
Paxton Valley	57	R	10	10	.....	20	23
Pemberton Range	58	R	18	4	.....	22	30
Pinantan	59	R	24	20	.....	44	51
Pritchard	60	R	40	20	.....	60	84
Robins Range	61	R	12	14	.....	26	36
Seymour Arm	62	R	11	5	.....	16	24
Shuswap	63	R	34	11	.....	45	60
Sicamous	64	R	65	28	.....	93	118
Sorrento	65	R	45	6	1	52	60
South Canoe	66	R	54	16	.....	70	80
Tappen	67	R	36	28	.....	64	86
Turtle Valley	68	R	26	15	.....	41	50
Vavenby	69	R	14	14	.....	28	37
White Lake	70	R	13	14	.....	27	34
Salmon Arm	71	R	96	95	.....	191	264
"	71	R	71	67	.....	138	202
"	71	R	104	66	1	171	232
"	71	R	102	33	.....	135	180
Squam Bay	72	R	3	10	.....	13	25
Lackenby	73	R	8	8	.....	16	29
Swift Creek	74	R	29	13	.....	42	49
Glenemma	75	R	12	14	.....	26	38
Adams Lake	76	R	10	1	.....	11	15
Lempriere	77	R	12	15	1	28	43
Big Bar	79	R	32	5	.....	37	55
D'Arcy	80	R	1	9	.....	10	24
Watson Bar	81	R	7	6	.....	13	26
Watch Lake	82	R	5	4	.....	9	18
Short Portage	84	R	10	4	.....	14	20
70 Mile House	85	R	15	3	.....	18	36
Rexmount	86	R	15	6	.....	21	34
Pavillon	87	R	17	34	.....	51	48
McGillivray	88	R	4	16	.....	20	21
Moha	89	R	12	2	.....	14	26
Lillooet	90	R	91	56	.....	147	237
Bonaparte	91	R	5	10	.....	15	13
Cadwallader	92	R	11	18	.....	29	32
Clinton	93	R	73	31	1	105	177
North Bonaparte	94	R	3	1	.....	4	10
Silver Creek	95	R	38	22	.....	60	89
Alexandria	96	R	17	6	.....	23	39
Williams Lake	97	R	113	61	1	175	217
Alexis Creek	98	R	19	2	.....	21	36
Alkali Lake	99	R	4	0	.....	4	12
Barkerville	100	R	43	19	.....	62	78
Beaver Lake	101	R	25	5	.....	30	70
Big Creek	102	R	14	7	.....	21	30
Pouce Coupé	103	R	57	42	.....	99	161
Rolla	104	R	81	99	.....	180	264
Fort St-John	105	R	29	16	1	46	107
Dawson Valley	106	R	31	77	2	110	131
West Saskatoon	107	R	11	29	.....	40	55
Swan Lake	108	R	5	0	.....	5	20

CARIBOO—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	John Anderson Fraser	Joseph Graham			
Hudson Hope	109	R	23	8		31	75
Kelly Lake	110	R	20	1		21	31
Sunset Prairie	111	R	12	5		17	40
Pouce Coupé East (Est)	112	R	14	9		23	35
Taylor's Flats	113	R	8	10		18	41
Pine River	114	R	7	11		18	54
115 Mile House	115	R	12	16		28	45
127 "	116	R	9	2		11	14
150 "	117	R	32	27		59	73
Upper Hat Creek	118	R	18	1		19	22
Quesnel	119	R	197	90		287	488
Chezacut	120	R	8	0		8	17
Redstone	121	R	11	3		14	20
Riske Creek	122	R	20	2		22	22
Soda Creek	123	R	41	12		53	87
Springhouse	124	R	18	24		42	78
Willowford	125	R	9	10		19	28
Cottonwood	126	R	13	1		14	19
Tatla Lake	127	R	2	2		4	10
Stanley	128	R	4	2		6	17
Meldrum	129	R	1	5		6	17
Strathnaver	130	R	18	6		24	46
Black Creek	131	R	3	3		6	14
Castle Rock	132	R	12	5		17	21
Heywood's Corner	133	R	9	30		39	45
Falkland	134	R	33	51	1	85	100
Likely	135	R	50	21		71	142
Tranquille	136	R	35	78		113	118
Rose Lake	137	R	11	5		16	22
Roe Lake	138	R	8	1	1	10	17
Craigellachie	139	R	14	13		27	30
Malakwa	140	R	35	34		69	79
Solsqua	141	R	15	16		31	40
Taft	142	R	4	14		18	21
Bowie	143	R	6	6		12	14
Vanderhoof	144	R	77	43		120	120
"	144	R	52	56		108	152
Fort Fraser	145	R	64	49		113	175
Fraser Lake	146	R	42	48	1	91	97
Mapes	147	R	38	13		51	77
Fort St. James	148	R	21	13		34	51
Nechaco	149	R	10	17		27	35
Chilco	150	R	17	7		24	39
Finmore	151	R	16	8		24	30
Hulatt	152	R	12	11		23	35
Patchett's	153	R	1	15		16	21
Weber Lake	154	R	8	1		9	15
François East (Est)	155	R	17	5		22	29
Punchezacut	156	R	5	1		6	12
Ashcroft	156	R	155	96		251	337
Lower Nicola	157	R	40	27	1	68	67
Cache Creek	158	R	16	1		17	26
Aspen Grove	159	R	15	18		33	53
Boston Bar	160	R	9	42		51	64
Brookmere	161	R	8	21		29	29
Canford	162	R	14	16		30	42
Mazama	163	R	6	1		7	25
Douglas Lake	164	R	16	3	1	20	33
Keefers	165	R	6	13		19	24
Lytton	166	R	119	52	3	174	238
Mamette Lake	167	R	4	15		19	21
Merritt	168	R	77	156		233	291
"	168	R	93	140	1	234	289
"	168	R	64	179		243	298

CARIBOO—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	John Anderson Fraser	Joseph Graham			
Nicola	169	R	35	23	.....	58	61
North Bend	170	R	47	80	.....	127	183
Spences Bridge	172	R	16	42	.....	58	70
Spuzzum	173	R	11	9	.....	20	28
Quilchena	175	R	14	14	.....	28	41
Bridge Lake	178	R	20	4	.....	24	27
Canin Lake	179	R	0	8	.....	8	11
Dog Creek	180	R	16	5	.....	21	25
Fawn	181	R	22	17	.....	39	70
Forest Grove	182	R	10	18	.....	28	41
Gang Ranch	183	R	24	3	.....	27	40
Hanceville	184	R	24	9	.....	33	47
Horsefly	185	R	25	13	3	41	78
Kersley	187	R	14	15	.....	29	35
100 Mile House	189	R	26	4	.....	30	56
Prince George	190	R	122	104	1	227	335
"	190	R	99	77	2	178	298
"	190	R	120	98	5	223	342
"	190	R	110	84	.....	194	335
"	190	R	91	82	1	174	286
" Advance (Provisoire)	.....	R	10	34	.....	44	
McBride	191	R	61	76	1	138	233
Aleza Lake	192	R	28	59	.....	87	107
Dewey	193	R	7	18	.....	25	54
Dome Creek	194	R	16	23	.....	39	53
Giscome	195	R	85	56	.....	141	180
Summit Lake	196	R	7	6	.....	13	22
Hutton	197	R	21	14	1	36	46
Ile de Pierre	198	R	16	14	.....	30	62
Mud River	200	R	13	8	.....	21	22
Newlands	201	R	34	26	.....	60	86
Penny	203	R	24	11	.....	35	42
Finlay Forks	204	R	10	0	.....	10	28
Willow River	205	R	7	20	.....	27	42
Woodpecker	206	R	8	19	.....	27	29
Dunster	207	R	15	20	.....	35	58
Croydon	208	R	8	17	.....	25	26
Shere	209	R	17	17	.....	34	49
Beaverley	210	R	6	7	1	14	14
Bednestie	211	R	7	4	.....	11	12
Taber Creek	213	R	21	21	.....	42	58
Salmon Valley	214	R	6	17	.....	23	34
Shelley	215	R	21	30	1	52	79
Stone Creek	216	R	9	18	.....	27	31
Red Pass	218	R	5	35	2	42	45
Chief Lake	219	R	10	18	1	29	39
Trapp Lake	221	R	11	19	1	31	35
Campbell Meadows	222	R	18	5	.....	23	34
McMurphy	223	R	0	13	.....	13	16
Yankee Flats	224	R	10	5	.....	15	25
Albreda	225	R	1	21	.....	22	21
Stuart River	227	R	5	4	.....	9	13
Narrows	228	R	28	3	.....	31	37
Myren's Siding	229	R	20	13	.....	33	79
Cottonwood Flats	230	R	12	2	.....	14	25
Longworth	231	R	8	42	.....	50	81
Mount Robson	232	R	9	10	.....	19	27
Snowshoe	233	R	16	21	1	38	83
Blackwater	234	R	16	4	.....	20	20
Dragon Lake	235	R	29	1	.....	30	31
Keithley Creek	237	R	21	7	.....	28	29
Marguerite	238	R	14	16	.....	30	51
Six Mile Lake	240	R	11	0	.....	11	44

CARIBOO—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	John Anderson Fraser	Joseph Graham			
Owl Creek	241	R	20	6	.....	26	40
B. C. Electric Ry. (Shalalth)	242	R	15	6	.....	21	34
Australian	243	R	2	12	.....	14	17
Antler Creek	244	R	13	12	.....	25	26
Hansard	245	R	29	18	.....	47	63
Cinema	246	R	5	2	1	8	23
Twenty Mile Creek	247	R	8	0	.....	8	15
Totals—Totaux	253	.....	7,200	6,386	57	13,643	19,262

Majority for / Majorité pour } **John Anderson Fraser, 814.**

COMOX-ALBERNI Population—1921, 21,378

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Alan Webster Neill	Donald Robert MacDonald	John Edward Armishaw			
Port Alice	1	R	77	44	2	.....	123	172
Consolidated Copper Co. Mine	2	R	5	10	4	.....	19	24
Quatsino	3	R	54	22	2	1	79	119
West Arm Quatsino Sound	4	R	35	2	1	1	39	71
Ronning's House	5	R	19	1	0	.....	20	35
Cape Scott	6	R	12	2	0	.....	14	37
Kyuquot	7	R	11	1	0	.....	12	23
Cachalot	8	R	26	15	0	1	42	54
Estevan	9	R	14	1	1	.....	16	19
Ahousat	10	R	31	12	2	.....	45	54
Tofino	11	R	77	25	2	.....	104	130
Ucluelet	12	R	34	17	2	.....	53	57
Nootka	13	R	9	15	0	.....	24	35
Bamfield	14	R	56	12	3	.....	71	91
Pachena	15	R	8	0	0	.....	8	10
Kildonan	16	R	39	20	0	.....	59	85
Port Alberni	17	R	132	55	5	2	194	
"	17A	R	172	85	6	1	264	888
"	17B	R	121	48	4	.....	173	
Alberni	18	R	154	66	0	.....	220	261
"	18B	R	133	65	0	.....	198	243
Great Central Lake	19	R	44	20	1	.....	65	77
Bainbridge	20	R	54	24	2	1	81	110
Hilliers	21	R	40	24	5	2	71	87
Coombs	22	R	24	58	7	2	91	119
Errington	23	R	32	72	0	.....	104	129
Parksville	24	R	66	143	3	.....	212	238
Nanoose Bay	25	R	72	32	4	.....	108	123
Lantzville	26	R	72	2	2	1	77	151
Wellington	27	R	138	60	4	4	206	295
Qualicum Beach	28	R	96	57	1	1	155	180
Little Qualicum	29	R	44	13	0	.....	57	71
Bouser	30	R	51	29	0	.....	80	97
Morne Lake	31	R	19	22	0	.....	41	55
Fanny Bay	32	R	45	31	0	.....	76	91
Union Bay	33	R	107	63	8	.....	178	215
Royston	34	R	26	49	1	.....	76	98
Minto	35	R	40	44	3	.....	87	117
Cumberland	36A	R	149	73	1	7	230	288
"	36B	R	151	96	6	3	256	293
"	36C	R	151	93	6	1	251	292
Bevan	37	R	32	38	4	.....	74	83
Courtenay	38A	R	134	121	2	.....	257	318
"	38B	R	127	100	1	.....	228	288
"	38C	R	148	124	1	1	274	300
Comox	39	R	71	112	0	.....	183	210
Lazo	40	R	56	40	0	.....	96	106
Grantham	41	R	29	44	1	.....	74	88
Merville	42	R	31	67	0	.....	98	104
Headquarters	43	R	54	24	0	.....	78	118
Northy's Lake	44	R	35	21	1	3	60	77
Oyster River	45	R	3	15	0	.....	18	22
Campbell River	46	R	52	52	6	.....	110	146
Seymour Narrows	47	R	26	23	3	.....	52	69
Menzies Bay	48	R	45	18	16	.....	79	99
Trout Lake	49	R	61	34	1	3	99	135
Rock Bay	50	R	32	27	7	.....	66	83
Sayward Wharf	51	R	23	5	2	.....	30	33
" Valley	52	R	34	21	16	.....	71	87
Englewood Camp 4	53	R	14	10	5	.....	29	57
Englewood	54	R	45	19	2	.....	66	93
Port Hardy	55	R	11	50	2	.....	63	89
Shushartie	56	R	16	14	0	.....	30	34
Whaletown	57	R	29	9	1	.....	39	51

COMOX-ALBERNI—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Alan Webster Neill	Donald Robert MacDonald	John Edward Armishaw			
Manson's Landing	58	R	15	25	0	.....	40	66
Squirrel Cove	59	R	17	7	1	.....	25	48
Granite Bay	60	R	13	9	0	.....	22	27
Wyatt Bay	61	R	6	6	1	.....	13	23
Bold Point	62	R	12	2	0	.....	14	19
Heriot Bay	63	R	10	29	0	.....	39	57
Quathiaski Cove	64	R	54	68	4	.....	126	133
Surge Narrows	65	R	20	8	0	.....	28	38
Blubber Bay	66	R	48	15	1	.....	64	78
Vananda	67	R	72	26	13	.....	111	143
False Bay	68	R	22	0	0	.....	22	31
Tucker Bay	69	R	20	9	0	.....	29	44
Hornby Island	70	R	33	15	0	1	49	66
Denman Island	71	R	91	31	1	.....	123	147
Savary Island	72	R	9	2	0	.....	11	16
Seaford	73	R	12	2	0	1	15	35
Hegate Channel	74	R	21	33	0	1	55	62
San Mateo	75	R	24	5	1	1	31	56
Sydney Inlet	76	R	14	12	0	.....	26	29
Sechart	77	R	21	7	0	.....	28	35
Englewood Camp 8	78	R	25	9	4	.....	38	53
Totals—Totaux	85	.....	4,307	2,831	185	39	7,362	9,430

Majority for / Majorité pour **Alan Webster Neill** over (sur) **Donald Robert MacDonald, 1,476** / **John Edward Armishaw, 4,122.**

FRASER VALLEY Population—1921, 28,811

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Harry James Barber	Elihu Manuel			
Abbotsford	1	R	148	65	2	215	
"	1A	R	122	62	.....	184	779
"	1B	R	141	57	1	199	
Aberdeen	2	R	25	31	2	58	62
Agassiz	3	R	129	73	.....	202	423
"	3A	R	98	72	.....	165	
Albion	4	R	73	34	.....	107	155
Alvin	5	R	13	5	.....	18	24
Atchelitz	6	R	73	47	3	123	322
"	6A	R	58	61	.....	119	
Bradner	7	R	61	57	.....	118	173
Burquitlam	8	R	90	34	.....	124	226
Cheam	9	R	91	100	.....	191	243
Cheam View	10	R	13	5	.....	18	22
Chilliwack	11	R	96	60	1	157	
"	11A	R	119	81	.....	200	
"	11B	R	124	84	.....	208	
"	11C	R	120	106	1	227	1,633
"	11D	R	118	86	.....	204	
"	11E	R	71	68	1	140	
"	11F	R	85	38	2	125	
Clayburn	12	R	64	60	5	129	148
Columbia Valley	13	R	45	16	.....	61	77
Deroche	14	R	68	42	.....	110	121
Dewdney	15	R	79	62	.....	141	181
Durieu	16	R	70	37	.....	107	127
East Chilliwack	17	R	132	78	.....	210	235
Essondale	18	R	86	41	1	128	164
Fairfield	19	R	87	31	.....	118	180
Flood	20	R	14	7	.....	21	37
Harrison Hot Springs	21	R	34	37	1	72	84
Harrison Mills	22	R	27	47	.....	74	97
Hatzic	23	R	113	40	.....	153	245
Hope	24	R	129	50	.....	179	271
Huntingdon	25	R	57	21	1	79	108
Ioco	26	R	126	78	.....	204	261
Lake Buntzen	27	R	21	9	4	34	44
Lear	28	R	13	21	.....	34	49
Maillardville	29	R	71	160	1	232	617
"	29A	R	58	170	1	229	
Maple Ridge	30	R	118	32	.....	150	217
Marsh Landing	31	R	8	14	.....	22	41
Matsqui	32	R	54	77	.....	131	325
"	32A	R	53	70	1	124	
Mission City (Cité)	33	R	108	72	2	182	
"	33A	R	113	54	4	171	915
"	33B	R	90	77	3	170	
"	33C	R	88	42	.....	130	
Mt. Lehman North (Nord)	34	R	78	48	.....	126	179
" South (Sud)	35	R	15	11	.....	26	40
Nicomen School	36	R	35	36	.....	71	89
Parsons Hill	37	R	27	12	.....	39	55
Peardonville	38	R	19	42	.....	61	77
Pitt Meadows	39	R	82	83	1	166	233
Popkum	40	R	20	15	.....	35	42
Port Coquitlam	41	R	85	87	.....	172	
"	41A	R	95	41	.....	136	785
"	41B	R	93	67	2	162	
Port Hammond	42	R	78	35	.....	113	325
"	42A	R	104	41	.....	145	
Port Haney	43	R	115	38	.....	153	
"	43A	R	146	41	.....	187	704
"	43B	R	100	40	4	144	

FRASER VALLEY—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Harry James Barber	Elihu Manuel			
Port Moody	44	R	101	71	2	174	512
"	44A	R	105	51	1	157	
Rosedale	45	R	92	84	.....	176	414
"	45A	R	85	85	1	171	
Ruby Creek	46	R	9	10	.....	19	24
Ruskin	47	R	37	31	.....	68	88
Sardis	48	R	152	60	.....	212	617
"	48A	R	110	66	1	177	
"	48B	R	75	39	.....	114	
Silverdale	49	R	29	30	.....	59	86
Silver Valley	50	R	16	14	.....	30	63
Stave Falls	51	R	73	12	2	87	106
Steelhead	52	R	29	26	.....	55	81
St-Elmo	53	R	43	18	.....	61	69
Sumas Mountain	54	R	55	42	.....	97	120
Sunnyside	55	R	28	16	1	45	57
Upper Sumas	56	R	54	23	.....	77	108
Webster's Corners	57	R	55	23	.....	78	131
Whonnock	58	R	89	45	.....	134	169
Yale	59	R	28	27	.....	55	65
Yarrow	60	R	39	22	.....	61	79
Yennadon	61	R	32	14	.....	46	80
Totals—Totaux	85	.....	6,217	4,117	52	10,386	14,004

Majority for / Majorité pour **Harry James Barber, 2,100.**

KOOTENAY, EAST (EST). Population—1921, 19,137

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No	Urban or rural — Urbain ou rural	Hon. James Horace King	John Wesley Rutledge	James Sims			
Field	1	R	78	75	38	.....	191	227
Leanchoil	2	R	2	3	1	.....	6	12
Golden	3	R	147	96	2	4	249	277
"	3A	R	127	75	9	.....	211	276
Moberly	4	R	12	8	1	.....	21	24
Ford	5	R	13	3	1	.....	17	27
Donald	6	R	15	6	0	.....	21	24
Beavermouth	7	R	7	6	1	.....	14	20
Six-Mile Creek	8	R	9	1	0	.....	10	12
Parson	9	R	20	16	0	.....	36	37
McMurdo	10	R	22	17	2	.....	41	56
Galena	11	R	13	20	0	.....	33	48
Brisco	12	R	19	22	3	.....	44	55
Castledale	13	R	16	16	0	1	33	49
Edgewater	14	R	2	8	0	.....	10	11
Radium	15	R	26	14	3	1	44	50
Athalmer	16	R	29	27	2	.....	58	63
Wilmer	17	R	45	51	3	1	100	106
Invermere	18	R	69	46	16	1	132	160
Windermere	19	R	23	43	0	.....	66	71
Fairmont Springs	20	R	0	4	1	.....	5	12
Canal Flats	21	R	6	9	6	.....	21	22
Wasa	22	R	11	17	2	1	31	37
Fort Steele	23	R	56	77	3	1	137	178
Mayook	24	R	10	9	0	.....	19	22
Wardner	25	R	51	40	26	.....	117	159
Waldo	26	R	31	28	31	3	93	118
Newgate	27	R	5	15	0	.....	20	22
Lumberton	28	R	56	69	7	.....	132	134
Camp 2 B. C. Spruce	29	R	51	20	7	2	80	92
Moyie	30	R	62	58	7	.....	127	147
Yahk	31	R	68	61	19	2	150	170
Kingsgate	32	R	14	14	4	.....	32	38
Meadow Lake	33	R	5	63	6	.....	74	77
Cranbrook, Advance (Provisoire)	.....	U	16	13	62	.....	91	.....
Cranbrook 1	34	U	89	88	22	2	201	262
" 2	34	U	68	51	17	1	137	203
" 3	34	U	118	115	31	2	266	400
" 4	34	U	78	63	22	.....	163	211
" 5	34	U	84	88	22	2	196	275
" 6	34	U	85	82	33	1	201	285
" 7	34	U	136	117	44	1	298	397
Wycliffe	35	R	63	53	0	.....	116	125
Marysville	36	R	31	25	0	.....	56	60
Kimberley 1	37	U	84	103	10	.....	197	243
" 2	37	U	111	74	10	5	200	250
" 3	37	U	74	37	9	.....	120	154
" 4	37	U	116	70	17	4	207	247
" 5	37	U	107	55	3	2	167	202
Concentrator	38	U	69	56	11	2	138	177
Sullivan Mine Hill	39	U	58	24	15	2	99	142
Ta-Ta Creek	40	R	44	19	0	.....	63	85
Staples	41	R	5	9	1	.....	15	15
Flagstone	42	R	6	21	2	.....	29	51
Fernie 1	43	U	99	103	50	.....	252	293
" 2	43	U	106	84	47	4	241	281
" 3	43	U	96	91	62	5	254	388
" 4	43	U	92	82	57	3	234	329
" 5	43	U	98	91	77	.....	266	326
West Fernie	44	R	62	84	104	6	256	264
Baynes Lake	45	R	6	22	11	.....	39	44
Jaffray	46	R	26	24	6	.....	56	83

KOOTENAY, EAST (EST)—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Hon. James Horace King	John Wesley Rutledge	James Sims			
Bull River	47	R	60	48	21	.....	129	167
Harmer's	48	R	14	35	4	.....	53	61
Hosmer	50	R	29	12	2	.....	43	51
Elko	51	R	30	40	6	.....	76	94
Grassmere	52	R	8	38	2	1	49	59
New Michel	53	R	46	98	97	.....	241	284
Michel.....1	54	R	56	73	103	3	235	239
" 2	54	R	24	62	80	.....	166	176
Crow's Nest	55	R	17	8	12	.....	37	41
Coal Creek	56	R	47	42	125	2	216	248
Corbin	57	R	48	27	44	2	121	146
White Sulphur	59	R	21	8	2	.....	31	41
Totals—Totaux	74	.....	3,547	3,272	1,444	67	8,330	10,232

Majority for / Majorité pour **Honourable James Horace King** over (sur) **John Wesley Rutledge, 275 / James Sims, 2,103.**

KOOTENAY WEST (OUEST) Population—1921, 30,502

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	William Kemble Esling	Robert Henry Gale			
Revelstoke	1	U	81	76	.....	157	220
"	2	U	88	104	.....	192	267
"	3	U	102	91	4	197	293
"	4	U	113	116	.....	229	311
"	5	U	86	128	.....	214	306
"	6	U	96	76	.....	172	247
"	7	U	46	36	.....	82	125
" Advance (Provisoire)	.....	U	41	71	2	114	
Nelson	8	U	120	97	3	220	306
"	9	U	111	93	.....	204	281
"	10	U	97	115	3	215	300
"	11	U	121	91	4	216	287
"	12	U	128	105	.....	233	308
"	13	U	99	110	.....	209	299
"	14	U	107	110	1	218	290
"	15	U	111	113	2	226	291
"	16	U	101	83	1	185	273
"	16A	U	121	91	1	213	307
" Advance (Provisoire)	.....	U	29	25	.....	54	
Tadanac	17	U	59	34	.....	93	126
Trail	18	U	43	25	.....	68	92
"	19	U	75	64	.....	139	220
"	20	U	49	50	1	100	170
"	21	U	58	58	.....	116	164
"	22	U	86	88	.....	174	242
"	23	U	66	69	2	137	196
"	24	U	45	54	1	100	140
"	18A	U	64	76	.....	140	289
"	19A	U	53	57	.....	110	157
"	20A	U	95	100	1	196	287
"	21A	U	40	57	1	98	142
"	22A	U	77	85	.....	162	236
"	23A	U	115	90	1	206	305
"	24A	U	66	71	.....	137	219
Boswell	27	R	35	15	.....	50	56
Sirdar	28	R	27	13	.....	40	53
Creston	29	R	127	77	3	207	254
"	30	R	141	61	1	203	256
Camp Lister	31	R	38	18	.....	56	98
Reclamation Farm	32	R	16	12	.....	28	35
Erickson	33	R	45	50	1	96	108
Wynndel	34	R	59	54	.....	113	160
Canyon	35	R	70	19	.....	89	124
Kitchener	36	R	62	24	.....	86	120
Gray Creek	37	R	14	7	.....	21	25
Queen's Bay	38	R	19	5	.....	24	28
Balfour	39	R	37	5	.....	42	68
Proctor	40	R	79	23	.....	102	131
Harrop	41	R	58	18	.....	76	95
Kokanee	42	R	15	3	.....	18	23
Willow Point	43	R	94	21	.....	115	136
Shirley	44	R	19	28	1	48	63
Granite Mill	45	R	28	53	1	82	106
South Slocan	46	R	34	38	1	73	85
Slocan Park	47	R	11	12	.....	23	30
Crescent Valley	48	R	7	21	1	29	30
Thrums	49	R	19	8	.....	27	32
Syringa Creek	50	R	11	0	.....	11	20
Robson	51	R	32	16	.....	48	54
Salmo	52	R	79	60	.....	139	174
Benton Spur	53	R	22	7	.....	29	36
Erie	54	R	17	10	.....	27	32
Fruitvale	55	R	74	19	.....	93	117
Columbia Gardens	56	R	8	5	.....	13	19
Waneta	57	R	19	6	.....	25	25
Pend d'Oreille	58	R	14	2	.....	16	28

KOOTENAY WEST (OUEST)—Con.

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	William Kemble Esling	Robert Henry Gale			
Ymir	59	R	28	56	2	86	90
Crawford Bay	61	R	36	29	.....	65	86
Kootenay Bay	62	R	20	2	.....	22	22
Ainsworth	63	R	14	32	.....	46	56
Mirror Lake	64	R	11	9	.....	20	23
Riondel	65	R	30	20	.....	50	54
Johnson's Landing	66	R	2	6	.....	8	12
Kaslo	67	R	102	93	1	196	473
"	68	R	83	88	3	174	
Lardo	69	R	8	17	.....	25	30
Howser	70	R	16	11	.....	27	32
Poplar	71	R	3	10	.....	13	15
Gerrard	72	R	7	3	.....	10	14
Trout Lake	73	R	12	8	.....	20	22
Ferguson	74	R	7	12	.....	19	22
Argenta	75	R	2	5	.....	7	14
Whitewater	76	R	5	11	.....	16	18
Sandon	77	R	92	94	1	187	222
Three Forks	78	R	9	13	.....	22	28
Rosebery	79	R	14	15	.....	29	32
Silverton	80	R	71	56	.....	127	140
New Denver	81	R	107	71	1	179	199
Slocan	82	R	101	52	.....	153	183
Winlaw	83	R	29	39	1	69	88
Passmore	84	R	30	19	.....	49	51
Perry Siding	85	R	27	19	.....	46	55
Appledale	86	R	27	24	1	52	75
Brouse	87	R	15	15	.....	30	31
Bonnington	88	R	44	22	.....	66	89
Burton	89	R	57	44	.....	101	117
Arrow Park	90	R	26	23	.....	49	61
East Arrow Park	91	R	18	12	.....	30	49
Needles	92	R	36	15	.....	51	54
Fauquier	93	R	20	10	.....	30	38
Graham's Landing	94	R	5	14	.....	19	19
Renata	95	R	35	15	.....	50	64
Deer Park	96	R	17	10	.....	27	43
Edgewood	97	R	77	40	.....	117	143
West Demars	98	R	4	9	.....	13	23
Albert Canyon	99	R	16	9	.....	25	33
Arrowhead	100	R	40	41	.....	81	90
Beaton	101	R	26	13	.....	39	52
Big Eddy	102	R	22	14	.....	36	42
Camborne	103	R	10	10	.....	20	22
Galena Bay	104	R	6	10	.....	16	20
Glacier	105	R	14	24	.....	38	45
Hall's Landing	106	R	17	16	.....	33	38
Seven Mile Camp	107	R	51	22	.....	73	77
Sproat	108	R	13	11	.....	24	28
Wigwam	109	R	11	1	.....	12	13
Sheep Creek	110	R	6	0	.....	6	10
Annable	111	R	18	5	.....	23	23
Castlegar	112	R	54	52	.....	106	106
Rossland	113	R	133	139	.....	272	330
"	114	R	141	115	3	259	339
"	115	R	128	126	.....	254	304
Nakusp	118	R	126	114	.....	240	260
"	119	R	44	64	1	109	122
Halcyon	121	R	0	4	.....	4	7
Summit	122	R	5	5	1	11	17
Totals—Totaux	126	.....	6,247	5,257	52	11,556	15,072

Majority for / Majorité pour — William Kemble Esling, 990.

NANAÏMO Population—1921, 48,010

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Charles Herbert Dickie	Cornelius Hawkins O'Halloran	Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Cassidy	1	R	94	71		165	298
Chemainus A-K	2	R	106	61		167	209
" L-Z	2	R	79	73		152	183
Cottonwood Creek	3	R	25	30		55	82
Cowichan Lake	4	R	66	83	1	150	239
" Station A-L	5	R	81	25	1	107	153
" " M-Z	5	R	88	11	1	100	167
Crofton	6	R	58	12		70	89
Duncan A-B	7	R	118	18	1	137	213
" C-D	7	R	147	28		175	259
" E-G	7	R	127	32		159	215
" H-L	7	R	161	32	3	196	284
" M-P	7	R	162	46	1	209	288
" Q-S	7	R	126	26		152	217
" T-Z	7	R	106	37		143	220
Extension	8	R	69	55		124	226
Ladysmith A-C	9	R	89	48		137	245
" D G	9	R	65	62	2	129	205
" H K	9	R	57	44	6	107	193
" L M	9	R	56	47		103	231
" N-R	9	R	64	37		101	182
" S-Z	9	R	112	45		157	286
Northfield	10	R	97	50	2	149	184
South Cedar	11	R	117	34		151	234
South Wellington	12	R	96	43		139	333
Somenos	13	R	124	15	1	140	217
Westholme	14	R	80	9		89	118
Coffle Hill–Hillbank A-L	15	R	80	48	2	130	207
" " M-Z	15	R	81	25	2	108	162
Esquimalt A-B	16	U	150	39		189	271
" C-D	16	U	107	39		146	223
" E-Ha	16	U	116	49	1	166	255
" He-L	16	U	116	50		166	272
" M-Mac-Mc	16	U	85	52		137	217
" N-Rh	16	U	106	47	3	156	219
" Ri-Sm	16	U	93	41		134	209
" So-Wall	16	U	82	37		119	178
" Wals—Z	16	U	82	37		119	178
Bamberton	17	R	41	25		66	84
Clo-oose	18	R	15	10	1	26	29
Colwood	19	R	134	24	1	159	243
East Sooke	20	R	19	5		24	34
Jordan River	21	R	63	29	4	96	119
Langford	22	R	96	57	1	154	196
Luxton	23	R	40	29		69	109
Metchosin	24	R	140	48		188	261
Otter Point	25	R	22	7	1	30	70
Port Renfrew	26	R	36	10	1	47	84
Shawinigan Lake	27	R	132	56	1	189	268
West Sooke	28	R	134	67		201	271
Nanaimo City (Cité)							
" North Ward (Quartier Nord) A-C	29	U	94	37		131	245
" " D-J	29	U	80	75	5	160	293
" " K-Q	29	U	80	48		128	255
" " R-Z	29	U	114	53		167	283
" Centre Ward (Quartier) A-C	30	U	88	74	4	166	291
" " D-G	30	U	54	44		98	179
" H-K	30	U	66	34	3	103	197
" L-M	30	U	67	61	2	130	226
" N-R	30	U	61	54		115	199
" " S-Z	30	U	61	46	2	109	221

NANAIMO—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Ballots cast for — Bulletins déposés pour Charles Herbert Dickie	 Cornelius Hawkins O'Halloran	Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Nanaimo South Ward (Quartier sud)....A-C	31	U	56	70	.....	126	266
" " ....D-H	31	U	51	81	.....	132	290
" " ....J-M	31	U	41	51	.....	92	222
" " ....N-R	31	U	29	52	.....	81	169
" ....S-Z	31	U	49	68	.....	117	277
Brechin	32	R	90	76	1	167	297
Chase River	33	R	79	118	15	212	437
Five Acres....A-J	34	R	92	75	.....	167	352
" ....K-Z	34	R	60	92	8	160	344
Saanich Ward (Quartier) 1 A-L	35	R	124	45	1	170	305
" " " M-Z	35	R	121	92	.....	213	385
" " " 2 A-E	36	R	121	76	.....	197	303
" " " F-K	36	R	99	76	.....	175	303
" " " L-Q	36	R	90	80	.....	170	304
" " " R-Z	36	R	132	50	.....	182	257
" " " 3 A-L	37	R	105	39	.....	144	198
" " " M-Z	37	R	133	46	.....	179	263
" " " 4 A-D	38	R	77	49	.....	126	220
" " " E-I	38	R	99	29	.....	128	216
" " " J-Q	38	R	99	56	.....	155	219
" " " R-Z	38	R	97	37	.....	134	256
" " " 5 A-L	39	R	117	59	 1	177	245
" " " M-Z	39	R	117	37	.....	154	227
" " " 6 A-L	40	R	167	46	1	214	333
" " " M-Z	40	R	160	66	.....	226	325
" " " 7 A-E	41	R	120	74	1	195	372
" " " F-K	41	R	95	70	.....	165	316
" " " L-Q	41	R	96	73	.....	169	300
" " " R-Z	41	R	107	83	.....	190	314
OakBay Ward (Quartier) 8 A-C	42	U	155	48	1	204	283
" " " D-H	42	U	159	50	1	210	285
" " " I-M	42	U	91	50	.....	141	201
" " " Mc MAC-R	42	U	105	34	.....	139	203
" " " S-Z	42	U	131	32	.....	163	238
" " " 9 A-E	43	U	117	53	1	171	281
" " " F-K	43	U	127	29	.....	156	260
" " " L-P	43	U	103	59	.....	162	243
" " " Q-Z	43	U	118	49	.....	167	252
Deep Cove	44	R	106	23	.....	129	156
Galiano Island	45	R	47	11	.....	58	69
Gauges	46	R	182	97	.....	279	328
James Island	47	R	60	46	5	111	140
Mayne Island	48	R	55	12	.....	67	87
Musgrave's Landing	49	R	13	0	1	14	17
North Gabriola	50	R	35	21	.....	56	64
North Galiano	51	R	14	6	.....	20	28
North Pender	52	R	76	27	.....	103	143
North Salt Spring	53	R	76	24	.....	100	129
Retreat Cove	54	R	5	1	.....	6	10
Saturna Island	55	R	21	5	1	27	42
Sidney....A-F	56	R	105	57	2	164	218
" ....G-M	56	R	112	68	.....	180	222
" ....N-Z	56	R	122	68	1	191	258
South Gabriola	57	R	36	34	.....	70	88
South Pender	58	R	21	0	.....	21	27
South Salt Spring	59	R	79	35	 4	118	175
Thetis	60	R	16	7	1	24	33
East Wellington	61	R	49	31	4	84	131
Totals (Totaux)	118	.....	10,464	5,274	103	15,841	25,244

Majority for / Majorité pour } **Charles Herbert Dickie, 5,190.**

NEW WESTMINSTER Population—1921, 45,982

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	William Garland McQuarrie	Charles Cair Knight	William Arthur Pritchard			
New Westminster City (Cité)	1	U	83	69	35	3	190	245
" "	2	U	88	59	41	.....	188	262
" "	3	U	81	83	39	.....	203	263
" "	4	U	73	74	34	1	182	231
" "	5	U	92	51	34	1	178	230
" "	6	U	83	53	27	1	164	222
" "	7	U	106	73	23	....	202	243
" "	8	U	70	84	26	.....	180	234
" "	9	U	66	87	40	.....	193	251
" "	10	U	76	69	30	.....	175	225
" "	11	U	50	86	35	2	173	238
" "	12	U	81	55	41	.....	177	240
" "	13	U	91	45	29	.....	165	206
" "	14	U	59	92	36	.....	187	240
" "	15	U	74	61	26	.....	161	219
" "	16	U	84	77	33	5	199	243
" "	17	U	73	71	24	.....	168	219
" "	18	U	49	90	41	5	185	235
" "	19	U	88	71	21	2	182	226
" "	20	U	78	57	43	.....	178	231
" "	21	U	72	62	44	.....	178	256
" "	22	U	75	67	38	1	181	228
" "	23	U	87	60	47	6	200	245
" "	24	U	79	67	35	.....	181	225
" "	25	U	78	49	26	.....	153	209
" "	26	U	85	53	30	.....	168	236
" "	27	U	85	61	23	.....	169	231
" "	28	U	82	75	34	1	192	239
" "	29	U	71	65	17	.....	153	225
" "	30	U	56	61	28	.....	145	178
Lulu Island East (Est)	2	R	57	31	3	2	93	166
Bridgeport & Sea Island	3	R	95	58	18	.....	171	262
" "	4	R	79	65	16	2	162	238
" " "	5	R	84	62	14	.....	160	258
" " "	5A	R	71	52	7	.....	130	216
Steveston	6	R	132	62	7	1	202	256
"	7	R	106	63	10	.....	179	249
"	7A	R	99	84	14	3	200	272
Vancouver Heights North of Hastings Street (Nord de la rue Hastings)	8	R	58	40	52	.....	150	
" "	9	R	74	64	30	.....	168	
" "	9A	R	69	56	59	.....	184	1,174
" "	9B	R	77	89	55	4	225	
" "	9C	R	32	38	29	.....	99	
Vancouver Heights, South of Hastings Street (Sud de la rue Hastings)	10	R	27	14	49	1	91	
" "	11	R	27	34	45	.....	106	
" "	11A	R	47	51	99	3	200	1,056
" "	11B	R	47	42	67	.....	156	
" "	11C	R	37	51	59	.....	147	
Broadview	12	R	41	55	79	2	177	201
Central Park, North of Kingsway (Nord de Kingsway)	13	R	102	60	27	.....	189	246
" "	14	R	126	60	29	.....	215	279
" "	14A	R	94	72	16	.....	182	243
Central Park, South of Kingsway (Sud de Kingsway)	15	R	89	65	25	1	180	284
" "	16	R	65	73	20	.....	158	228
" "	16A	R	101	68	28	.....	197	279
Riverway West (Ouest)	17	R	48	36	44	1	129	
" "	17A	R	46	25	24	1	96	355

NEW WESTMINSTER—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	William Garland McQuarrie	Charles Cair Knight	William Arthur Pritchard			
Riverway East (Est)	18	R	42	28	56	4	130	188
" "	18A	R	43	26	53	.....	122	190
Jubilee	19	R	74	43	31	.....	148	243
"	20	R	89	45	32	.....	166	234
"	20A	R	61	30	56	.....	147	231
"	20B	R	62	51	42	.....	155	240
Royal Oak	21	R	62	33	34	.....	129	227
"	21A	R	48	37	41	.....	126	211
"	21B	R	53	46	42	.....	141	243
Burnaby Lake	22	R	84	60	28	.....	172	}
"	23	R	61	63	21	3	148	} 610
"	23A	R	48	59	13	.....	120	}
Edmonds	24	R	89	95	30	1	215	288
"	25	R	96	84	38	2	220	312
"	26	R	87	87	40	.....	214	288
"	26A	R	77	71	36	.....	184	237
East Burnaby	27	R	78	80	62	.....	220	}
"	28	R	81	58	48	.....	187	} 788
"	28A	R	83	54	68	.....	205	}
Buena Vista	29	R	29	22	18	.....	69	105
Burquitlam	30	R	36	35	8	.....	79	105
Lozells	31	R	25	16	6	.....	47	72
Barnet	32	R	43	20	11	.....	74	105
Capitol Hill	33	R	63	27	63	.....	153	229
"	34	R	51	22	70	1	144	202
"	34A	R	57	32	68	1	158	225
West Langley	35	R	96	11	19	.....	126	163
Fort Langley	36	R	91	84	18	1	194	225
Milner	37	R	85	26	20	.....	131	173
"	37A	R	67	32	16	.....	115	168
Sperling	38	R	68	28	4	.....	100	166
Glen Valley	39	R	22	26	3	.....	51	94
Beaver River Mills	40	R	33	21	7	.....	61	86
Aldergrove	41	R	51	25	3	.....	79	111
Otter	42	R	73	34	16	.....	123	178
Murrayville	43	R	92	27	3	.....	122	}
"	43A	R	62	29	7	.....	98	} 302
Langley Prairie	44	R	79	42	4	.....	125	177
"	44A	R	90	28	5	1	124	183
Fern Ridge	45	R	20	33	12	.....	65	82
Lochiel	46	R	27	14	10	.....	51	68
Patricia	47	R	44	18	6	.....	68	92
South Westminster	48	R	29	62	27	.....	118	187
"	48A	R	21	62	23	.....	106	197
Port Mann	49	R	19	33	45	.....	97	141
Tynehead	50	R	37	32	35	.....	104	123
Barnston Island	51	R	28	13	2	.....	43	56
Port Kells	52	R	71	32	31	.....	134	162
Clayton	53	R	73	72	28	1	174	224
Cloverdale	54	R	112	60	8	.....	180	232
"	54A	R	83	58	12	.....	153	219
"	54B	R	72	25	13	.....	110	137
Sullivan	55	R	86	36	21	.....	143	180
Newton	56	R	70	43	54	.....	167	260
Strawberry Hill	57	R	66	45	58	.....	169	264
Mud Bay	58	R	35	48	3	4	90	137
Kensington Prairie	59	R	67	39	16	.....	122	171
Hazelmere	60	R	41	24	14	.....	79	105
Hall's Prairie	61	R	48	32	18	.....	98	133
Douglas	62	R	44	25	1	.....	70	116
White Rock	63	R	105	50	6	.....	161	}
"	64	R	108	45	2	.....	155	} 458
Crescent	65	R	32	14	16	.....	62	94

NEW WESTMINSTER—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	William Garland McQuarrie	Charles Cair Knight	William Arthur Pritchard			
Sunbury	66	R	19	58	9	.....	86	105
East Delta	67	R	69	48	1	.....	118	145
Boundary Bay	68	R	43	29	2	.....	74	102
Westham Island	69	R	74	38	2	.....	114	178
Ladner	70	R	101	67	4	.....	172	229
"	71	R	108	54	0	.....	162	221
"	71A	R	91	36	8	.....	135	194
New Westminster, Advance (Provisoire)	.....	U	5	5	1	.....	11	
Totals—Totaux	128	.....	8,624	6,384	3,533	68	18,609	25,848

Majority for / Majorité pour **William Garland McQuarrie** over (sur) **Charles Cair Knight, 2,240.** / **William Arthur Pritchard, 5,091.**

SKEENA Population—1921 28,934

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	James Charles Brady	Alfred Stork			
Alice Arm	1	R	60	48	.....	108	132
Aliford Bay	1A	R	22	4	.....	26	44
Allison Harbour	2	R	31	4	.....	35	56
Aiyansh	3	R	14	7	.....	21	24
Atlin	4	R	58	80	.....	138	161
Anyox Beach	5	R	134	116	4	254	348
"	5A	R	132	135	5	272	411
" Mine	6	R	75	87	.....	162	222
Babine	7	R	8	6	.....	14	18
B. C. Silver Mine	8	R	26	16	.....	42	47
Bella Bella	9	R	34	14	.....	48	66
Bella Coola	10	R	102	39	.....	141	176
Burns Lake	11	R	53	81	.....	134	201
Butedale	12	R	68	17	.....	85	114
Cassiar Cannery	13	R	8	12	.....	20	45
Cedarvale	14	R	13	21	.....	34	43
Claxton Cannery	15	R	15	4	.....	19	30
Colleymount	16	R	10	5	.....	15	46
Doreen	17	R	7	12	.....	19	20
Dunwell Mine	18	R	23	10	.....	33	34
Duthie Mine	19	R	6	25	.....	31	35
Endako	20	R	24	38	.....	62	80
Engineer Mine	21	R	41	17	.....	58	65
Evelyn	22	R	10	24	.....	34	38
Firvale	23	R	11	1	.....	12	21
Glentanna	24	R	13	13	.....	26	26
Gold Pan Creek	25	R	No poll held—(Pas de scrutin tenu)				
Grassey Plains	26	R	4	10	.....	14	23
Green Bay	27	R	7	9	.....	16	20
Hagensborg	28	R	35	18	.....	53	73
Haysport	29	R	22	17	.....	39	51
Hazelton	30	R	64	75	3	142	185
Houston	31	R	26	10	.....	36	59
Inverness	32	R	37	6	.....	43	66
Kitimat	33	R	3	5	.....	8	21
Kispiox	34	R	8	3	.....	11	13
Kitsumkaylum Lake	35	R	13	9	.....	22	23
Kitwanga	36	R	13	19	.....	32	38
Lawn Hill	37	R	10	11	.....	21	36
Lagoon Bay	38	R	6	10	.....	16	21
Lewis Island	39	R	6	26	.....	32	57
Little Canyon	40	R	23	20	.....	43	45
Lockeport	41	R	15	18	.....	33	43
Logan Inlet	41A	R	7	37	.....	44	59
Loves	42	R	6	13	.....	19	19
Massett	43	R	27	20	1	48	68
Moricetown	44	R	4	7	.....	11	14
Nadina	45	R	0	13	.....	13	15
Naas Harbour	46	R	18	11	.....	29	46
Namu	47	R	36	20	.....	56	66
New Hazelton	48	R	18	51	.....	69	83
North Buckley	49	R	4	7	.....	11	11
North François Lake	50	R	39	13	.....	52	81
Ocean Falls	51	R	105	80	1	186	713
"	52	R	105	88	.....	193	
"	53	R	83	64	.....	147	
Ootsa Lake	54	R	11	31	.....	42	45
Osland	55	R	1	22	.....	23	32
Pacific	56	R	15	14	.....	29	33
Pailing	57	R	8	17	.....	25	31
Port Clements	58	R	56	46	2	104	156
Port Essington	59	R	59	42	.....	101	126
Port Simpson	60	R	31	38	.....	69	88

SKEENA—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	James Charles Brady	Alfred Stork			
Porter's Landing	61	R	No poll held—(Pas de scrutin tenu)				
Premier Mine	62	R	76	86	1	163	204
Prince Rupert	63	U	132	101	.....	233	332
"	64	U	135	125	.....	260	340
"	65	U	96	116	.....	212	259
"	66	U	105	103	.....	208	259
"	67	U	83	68	.....	151	202
"	68	U	96	94	.....	190	257
"	69	U	84	104	1	189	262
"	70	U	99	88	.....	187	261
"	71	U	100	96	.....	196	603
"	72	U	145	92	.....	237	
Queen Charlotte City (Cité)	73	R	46	55	.....	101	129
Quick	74	R	25	34	.....	59	100
Rose Lake	75	R	12	14	1	27	33
Refuge Bay	76	R	8	11	.....	19	38
Remo	77	R	9	11	.....	20	14
Rivers Inlet	78	R	44	37	.....	81	176
Sandspit	79	R	11	6	.....	17	19
Sheraton	80	R	0	11	.....	11	12
Skeena Crossing	81	R	12	1	.....	13	15
Skidgate	82	R	10	9	.....	19	36
Smithers	83	R	73	145	1	219	274
"	84	R	94	131	1	226	275
South Bank	85	R	16	33	.....	49	72
South Bay	86	R	50	16	.....	66	73
South Bulkley	87	R	9	20	.....	29	42
South Hazelton	88	R	11	12	.....	23	38
Stewart	89	R	100	73	3	176	237
"	90	R	79	114	5	198	280
Tatal Rose School	91	R	11	7	.....	18	26
Telegraph Creek	92	R	20	4	.....	24	81
Telkwa	93	R	106	52	.....	158	182
Terrace	94	R	159	110	.....	269	295
Topley	95	R	15	11	.....	26	40
Tow Hill	96	R	13	13	1	27	32
Usk	97	R	58	16	1	75	82
Vanarsdol	98	R	22	15	.....	37	53
Wark Channel	99	R	19	22	.....	41	39
Wistaria	100	R	36	11	.....	47	53
Woodstock	101	R	4	9	.....	13	24
Prince Rupert Advance (Provisoire)	.....	U	24	37	.....	61	.....
Totals—Totaux	105	.....	4,170	3,849	31	8,050	10,712

Majority for / Majorité pour } **James Charles Brady, 321.**

VANCOUVER-BURRARD Population—1921, 56,338

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	John Arthur Clark	William Jamison Curry	Wilfred Hanbury			
VANCOUVER CITY (CITÉ) DIVISION 5								
Abbott—Bishop	1	U	55	44	63	8	170	220
Black—Cawthorp	2	U	80	24	49	3	156	227
Chambers—Dexter	3	U	74	34	38	2	148	225
Dick—Furlonge	4	U	63	28	63	2	156	221
Galbraith—Harvey	5	U	76	34	62	3	175	239
Haskett—Johnston	6	U	84	24	55	.....	163	221
Jolley—McCurdy	7	U	87	30	58	.....	175	246
McDole—Mark	8	U	49	22	77	.....	148	211
Marshall—Nyman	9	U	69	42	66	2	179	232
Oakes—Rivett	10	U	74	26	67	.....	167	231
Roach—Smart	11	U	57	29	72	1	159	210
Smith—Trusty	12	U	90	35	53	.....	178	242
Tucker—Young	13	U	72	31	57	.....	160	218
DIVISION 6								
A—E	14	U	85	39	79	3	206	264
F—K	15	U	82	32	73	.....	187	236
L—P	16	U	81	35	78	.....	194	260
R—Z	17	U	72	35	72	2	181	236
DIVISION 7								
Abram—Butler	18	U	82	18	69	1	170	244
Cadlick—Dike	19	U	80	15	40	.....	135	233
Eagleson—Gustafson	20	U	56	26	58	.....	140	199
Harkniss—Jure	21	U	57	17	71	.....	145	212
Kay—MacIsaac	22	U	80	19	63	.....	162	226
McKay—Myers	23	U	72	26	69	.....	167	258
Napier—Roper	24	U	72	22	45	1	140	205
Rose—Switzer	25	U	74	18	74	.....	166	228
Tait—Zeigler	26	U	72	26	46	.....	144	213
DIVISION 8								
Aalton—Banning	27	U	77	13	67	.....	157	221
Barber—Bowser	28	U	90	24	45	2	161	228
Boyce—Cahill	29	U	75	14	55	1	145	209
Cain—Clarkson	30	U	82	11	57	.....	150	240
Cleal—Cullon	31	U	73	14	53	.....	140	222
Cumberland—Duguid	32	U	87	25	59	.....	171	237
Dunbar—Forbes	33	U	75	19	52	2	148	226
Ford—Gowen	34	U	64	26	67	.....	157	224
Grace—Harvey	35	U	78	27	46	4	155	206
Hastings—Humphreys	36	U	65	18	51	.....	134	219
Hunt—Jones	37	U	58	26	53	1	138	205
Jordan—Lambert	38	U	66	22	67	.....	155	222
Lander—McCutcheon	39	U	78	23	58	.....	159	239
McDermott—McKinnon	40	U	40	32	68	.....	140	215
McKiver—Marsden	41	U	73	21	67	.....	161	228
Marshall—Mooreside	42	U	102	23	52	.....	177	239
Moran—Nutt	43	U	76	25	62	2	165	233
Oakenfull—Pollock	44	U	81	33	58	4	176	246
Pomeroy—Robertson	45	U	89	32	57	.....	178	249
Robinson—Shannon	46	U	87	21	54	.....	162	222
Sharp—Stacey	47	U	81	26	46	1	154	231
Standing—Thomas	48	U	58	26	58	.....	142	233
Thompson—Vye	49	U	83	20	39	.....	142	215
Wade—Wickson	50	U	60	20	44	.....	124	214
Wright—Yule	51	U	75	27	44	.....	146	216

VANCOUVER-BURRARD—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	John Arthur Clark	William Jamison Curry	Wilfred Hanbury			
VANCOUVER CITY (CITÉ)—*Con.*								
DIVISION 9								
Abbot—Baty	52	U	84	24	56		164	236
Baumgart—Brydson	53	U	61	19	59	1	140	216
Buchan—Clare	54	U	81	8	52		141	209
Clark—Davidson	55	U	72	11	70		153	234
Davies—Edward	56	U	69	11	64		144	208
Egan—Fyvie	57	U	81	19	57		157	231
Gagnon—Gwillin	58	U	85	9	54		148	228
Hadock—Hodson	59	U	103	10	49	2	164	234
Hogg—Kelso	60	U	74	13	65		152	221
Kemerling—Lockwood	61	U	58	13	55		126	205
Logan—Moore	62	U	86	15	44		145	235
Moran—McEwin	63	U	76	6	58		140	223
McFarland—McWilliams	64	U	67	14	80	1	162	230
Naden—Petrie	65	U	51	16	61		128	204
Phillips—Robinson	66	U	90	8	57		155	239
Robitaille—Smythe	67	U	96	14	41	2	153	230
Snelling—Tofft	68	U	80	11	35	1	127	221
Tomlinson—Whittaker	69	U	77	14	44		135	221
Whittle—Young	70	U	79	10	50		139	201
DIVISION 10								
Abel—Beatly	71	U	110	1	32		143	218
Beaumont—Brand	72	U	88	6	52		146	212
Brennan—Carwin	73	U	84	5	63		152	233
Case—Cowan	74	U	97	6	37		140	200
Craddock—Drysdale	75	U	101	7	64		172	231
Duckworth—Francis	76	U	91	3	56		150	220
Freeborn—Greggor	77	U	87	3	57		147	226
Green—Hitchin	78	U	86	10	58	4	158	219
Hoare—Julius	79	U	115	6	40	1	162	236
Kay—Longman	80	U	96	2	48		146	209
Lord—McKay	81	U	85	4	63		152	225
McKeard—Manson	82	U	64	1	64		129	212
Margeson—Munslow	83	U	103	6	37		146	229
Murphy—Peterson	84	U	73	6	74		153	227
Phillips—Rogers	85	U	69	2	60	1	132	213
Rolfe—Sisson	86	U	90	5	55	2	152	227
Skelton—Taylor	87	U	74	1	66	1	142	214
Tebb—Watson	88	U	105	10	41		156	223
Watt—Zeigler	89	U	84	5	44		133	217
DIVISION 11								
Abel—Barker	90	U	110	9	47		166	233
Balch—Bew	91	U	92	7	48	2	149	230
Bibby—Brevitt	92	U	90	5	46		141	211
Brice—Byrnell	93	U	93	6	40	1	140	210
Cadwell—Clare	94	U	92	17	54		163	222
Clark—Cox	95	U	104	5	50		159	219
Craddock—Decks	96	U	84	7	58	1	150	224
DeGraves—Dykes	97	U	76	10	59		145	224
Earl—Finlayson	98	U	80	9	66	4	159	223
Firth—Gerrard	99	U	95	9	61	1	166	234
Giannone—Hair	100	U	80	8	63		151	231
Hale—Higman	101	U	89	6	58		153	226
Hill—Hyslop	102	U	95	10	50		155	214
Ickringill—Julian	103	U	65	21	66		152	230
Kadey—Lazier	104	U	79	14	70		163	244
Lea—McCausland	105	U	83	7	55		145	234
McClelland—Mackay	106	U	67	8	75		150	226

VANCOUVER-BURRARD—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	John Arthur Clark	William Jamison Curry	Wilfred Hanbury			
VANCOUVER CITY (CITÉ)—*Con.*								
DIVISION 11—*Con.*								
McKee—McRae	107	U	84	9	69	2	164	228
McRobbie—Melton	108	U	85	8	42	.....	135	207
Mercer—Morrow	109	U	85	12	47	.....	144	231
Morse—Nowill	110	U	86	13	57	.....	156	225
Oakes—Perdue	111	U	67	7	74	3	151	220
Perkins—Ray	112	U	81	9	57	.....	147	228
Rea—Rundle	113	U	98	8	58	.....	164	233
Rush—Sinker	114	U	83	4	64	2	153	230
Sissons—Stephenson	115	U	95	12	49	1	157	231
Sterling—Taylor	116	U	112	22	38	.....	172	241
Tebb—Vulliamy	117	U	76	9	47	.....	132	230
Wade—Whyte	118	U	95	12	42	.....	149	218
Wickenden—Zimmerman	119	U	95	9	50	.....	154	213
DIVISION 12								
Abbott—Bellhouse	120	U	114	3	46	.....	163	240
Bennett—Byrne	121	U	88	5	67	.....	160	233
Cairns—Cox	122	U	96	4	48	.....	148	208
Crabb—Dryden	123	U	100	4	60	1	165	222
Duckworth—Fox	124	U	108	4	51	.....	163	216
Fralick—Gutteridge	125	U	92	4	60	1	157	225
Hacking—Hilts	126	U	110	1	56	.....	167	221
Hind—Joslin	127	U	103	3	29	.....	135	202
Kania—Luxton	128	U	109	2	46	1	158	221
McAdams—McMullen	129	U	83	4	93	.....	180	240
McNab—Mitchell	130	U	85	1	60	1	147	217
Moffatt—Owen	131	U	71	9	54	.....	134	213
Paddock—Rayner	132	U	100	14	51	.....	165	236
Read—Sherwood	133	U	100	10	59	.....	169	231
Shields—Stronge	134	U	84	6	44	2	136	217
Stuart—Vowles	135	U	82	4	69	.....	155	215
Waddell—Young	136	U	107	5	47	.....	159	220
Vancouver, Advance (Provisoire)	.....	U	39	4	34	.....	77	
Totals—Totaux	137	.....	11,227	2,012	7,692	84	21,015	30,560

Majority for / Majorité pour **John Arthur Clark** over (sur) **Wilfred Hanbury, 3,535.** / **William Jamison Curry, 9,215.**

VANCOUVER CENTRE Population—1921, 60,879

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Dugald Donaghy	Eugene Thorton Kingsley	Hon. Henry Herbert Stevens			
VANCOUVER CITY (CITÉ)								
Advance (Provisoire)	1	U	34	0	48	.....	82	.....
Division 1—								
Aa.—Am	2	U	36	2	98	.....	136	212
An.—Av	3	U	42	0	100	.....	142	223
Ba.—Bas	4	U	48	0	95	.....	143	229
Be.—Bi	5	U	52	1	105	.....	158	234
Bl.—Bra	6	U	57	3	95	1	156	216
Bre.—Bulk	7	U	57	4	78	.....	139	223
Bull—Cam	8	U	53	2	117	.....	172	239
Can.—Ch	9	U	35	0	91	4	130	213
Ce.—Cook	10	U	51	1	99	.....	151	231
Coom—Croo	11	U	45	2	75	.....	122	221
Crop—Daw	12	U	46	0	84	1	131	222
Day—Dow	13	U	60	0	102	.....	162	232
Doy.—Elk	14	U	49	3	87	1	140	209
Ell.—Fen	15	U	59	1	77	.....	137	212
Fer.—For	16	U	49	1	91	.....	141	225
Fos.—Gay	17	U	71	1	74	.....	146	225
Ge.—Gor	18	U	64	0	95	.....	159	231
Gos.—Gre	19	U	48	2	100	2	152	230
Gro.—Hart	20	U	56	1	107	.....	164	237
Harv.—Hid	21	U	51	0	111	.....	162	232
Hig.—Hou	22	U	54	3	99	.....	156	224
How.—Jack	23	U	67	1	88	.....	156	224
Jacob—Jun	24	U	37	2	102	1	142	226
Ka.—Kin	25	U	52	1	75	1	129	211
Kir.—La	26	U	41	2	89	.....	132	211
Le.—Lind	27	U	59	3	82	.....	144	217
Line.—Mai	28	U	42	3	84	2	131	198
Mak.—May	29	U	54	2	101	.....	157	230
Mea.—Mon	30	U	39	0	119	.....	158	209
Moo.—My	31	U	58	6	93	1	158	244
McA.—McDou	32	U	85	0	84	1	170	238
McDou.—McKen	33	U	65	1	101	.....	167	238
McKer.—McNai	34	U	76	0	77	2	155	239
McNar.—Nic	35	U	67	0	92	.....	159	230
Nie.—Park	36	U	49	5	101	.....	155	236
Parm.—Phy	37	U	73	2	79	2	156	233
Pic.—Qui	38	U	45	2	103	.....	150	218
Rad.—Ric	39	U	44	0	100	1	145	224
Rig.—Rose	40	U	54	3	99	1	157	237
Ross—Scob	41	U	46	1	97	1	145	224
Scot.—Sho	42	U	68	0	86	.....	154	222
Shr.—Smi	43	U	40	2	89	.....	131	231
Smu.—Stev	44	U	45	0	83	.....	128	199
Stew.—Sy	45	U	75	0	67	.....	142	221
Ta.—Thom	46	U	21	2	107	1	131	215
Thor.—Va	47	U	51	1	92	2	146	218
Ve.—Wate	48	U	57	1	78	.....	136	196
Wats.—White	49	U	62	1	81	1	145	230
Whitf.—Winn	50	U	48	2	91	.....	141	214
Went.—Z	51	U	54	1	104	.....	159	228
Division 2—								
Ab.—As	52	U	59	3	74	3	139	234
At.—Bea	53	U	67	6	61	1	135	218
Bec.—Bon	54	U	63	8	55	.....	126	213
Boo.—Bro	55	U	62	1	67	1	131	208
Bru.—Cann	56	U	67	6	53	1	127	215
Cant.—Clar	57	U	72	1	56	1	130	218
Clas.—Cov	58	U	67	3	65	1	136	217
Cow.—David	59	U	40	4	51	.....	95	202
Davie—Dou	60	U	61	5	82	.....	148	223
Dow.—Elp	61	U	64	1	70	2	137	217

VANCOUVER CENTRE—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Dugald Donaghy	Eugene Thorton Kingsley	Hon. Henry Herbert Stevens			
VANCOUVER CITY (CITÉ)—*Con.*								
Division 2—*Con.*								
Els.—Fir	62	U	73	6	44	2	125	209
Fis.—Fyf	63	U	66	2	78	.....	146	217
Ga.—Got	64	U	55	2	61	1	119	210
Gou.—Hal	65	U	63	7	52	.....	122	209
Ham.—Hel	66	U	61	2	67	.....	130	216
Hem.—Hap	67	U	61	2	74	1	138	211
Hor.—Jam	68	U	66	3	73	.....	142	226
Jan.—Kel	69	U	43	3	72	.....	118	213
Kem.—Lan	70	U	55	9	50	.....	114	200
Lap.—Let	71	U	61	3	65	.....	129	204
Lev.—McCl	72	U	60	4	53	.....	117	201
McCo.—McGr	73	U	87	0	58	.....	145	225
McGu.—McLei	74	U	54	3	59	.....	116	205
McLel.—Mah	75	U	67	4	63	.....	134	208
Mai.—Mer	76	U	61	3	55	.....	119	208
Met.—Morp	77	U	61	5	63	.....	129	206
Morr.—New	78	U	57	3	75	.....	135	218
Nia.—Parker	79	U	71	6	59	2	138	217
Parkes—Polle	80	U	56	7	46	.....	109	211
Polls—Reg	81	U	63	6	54	.....	123	208
Rei.—Rosi	82	U	78	0	49	.....	127	206
Ross.—Scot	83	U	54	1	64	1	120	204
Scou.—Smil	84	U	59	5	56	.....	120	197
Smith—Step	85	U	56	3	60	.....	119	211
Stev.—Taz	86	U	71	4	70	.....	145	223
Te.—Ty	87	U	46	8	68	1	123	209
Un.—Wats	88	U	54	7	56	.....	117	201
Watt.—Willia	89	U	49	9	75	.....	133	211
Willin—Ze	90	U	69	3	68	.....	140	236
Division 3—								
Ab.—Berg	91	U	84	6	48	4	142	209
Berr—Came	92	U	73	8	50	.....	131	218
Camp.—Cre	93	U	67	5	48	7	127	209
Cro.—Ed	94	U	80	16	50	.....	146	212
Egan—Gill	95	U	78	8	55	2	143	217
Gilm—Haz	96	U	58	11	55	3	127	212
He.—Johnson	97	U	57	3	55	1	116	212
Johnston—Led	98	U	70	10	40	.....	120	211
Lee—McF	99	U	63	4	61	2	130	218
McG.—Mal	100	U	70	5	48	.....	123	211
Man.—Mui	101	U	62	8	49	.....	119	214
Mul.—Pen	102	U	77	6	60	3	146	221
Per.—Rol	103	U	60	5	57	5	127	216
Rom.—Sou	104	U	70	7	49	2	128	223
Spa.—Vu	105	U	69	9	54	.....	132	227
Wa.—Zu	106	U	57	5	68	3	133	226
Division 4—								
Ab.—Be	107	U	67	10	59	1	137	225
Bo.—Cla	108	U	96	6	66	2	170	237
Cle.—Dug	109	U	76	4	64	.....	144	223
Dun.—Gor	110	U	98	5	64	.....	167	236
Gos.—Ive	111	U	70	5	61	4	140	236
Ja.—Ly	112	U	89	4	57	2	152	221
McA.—McW	113	U	79	9	64	2	154	232
Ma.—Ow	114	U	78	8	54	.....	140	224
Pa.—Ro	115	U	89	3	60	1	153	236
Ru.—Ta	116	U	95	4	83	.....	182	246
Te.—Zu	117	U	79	11	70	3	163	242
Division North (Nord) 7—								
A.—Ben	118	U	67	5	92	.....	164	224
Ber.—Broo	119	U	59	3	87	.....	149	218
Brow.—Charl	120	U	59	10	92	.....	161	216

VANCOUVER CENTRE—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Dugald Donaghy	Eugene Thorton Kingsley	Hon. Henry Herbert Stevens			
VANCOUVER CITY (CITÉ)—*Con.*								
Division North (Nord) 7—*Con.*								
Charm.—Cru	121	U	71	8	77	.....	156	221
Cum.—Ed	122	U	72	6	75	.....	153	211
Ec.—Fra	123	U	75	4	79	.....	158	223
Fre.—Gran	124	U	66	4	86	.....	156	215
Gray.—Hic	125	U	53	3	102	.....	158	213
Hig.—Joh	126	U	61	7	95	1	164	225
Jon.—Lew	127	U	61	4	88	.....	153	222
Lias.—McE	128	U	83	8	62	.....	153	213
McF.—McW	129	U	80	3	81	.....	164	226
Mab.—Mon	130	U	64	5	84	.....	153	211
Moo.—Or	131	U	77	9	86	.....	172	230
Os.—Py	132	U	51	3	93	.....	147	215
Ra.—Sand	133	U	79	9	65	.....	153	239
Sanf.—Smy	134	U	82	4	93	.....	179	224
Sn.—Thom	135	U	70	7	75	.....	152	223
Thor.—Wats	136	U	69	5	88	1	163	214
Watt.—Zu	137	U	71	6	84	.....	161	215
Totals—Totaux	137	.....	8,471	527	10,326	93	19,417	29,878

Majority for / Majorité pour **Hon. Henry Herbert Stevens** over (sur) **Dugald Donaghy, 1,855. / Eugene Thorton Kingsley, 9,799.**

VANCOUVER NORTH (NORD) Population—1921, 24,215

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	James Cavers Gill	Wallis Walter Leteaux	Gerald Grattan McGeer	Alexander Duncan McRae			
North Vancouver City (Cité)	1	U	0	31	103	89	.....	223	293
" " A-K	2	U	0	11	79	56	1	147	179
" " L-Z	2	U	0	17	56	66	2	141	193
" " A-K	3	U	0	21	55	57	3	136	204
" " L-Z	3	U	0	13	62	76	1	152	225
" "	4	U	0	19	86	77	2	184	282
" "	5	U	0	28	69	98	.....	195	292
" "	6	U	0	29	91	107	1	228	295
" " A-L	7	U	0	10	50	91	.....	151	200
" " M-Z	7	U	0	12	50	96	.....	158	225
" " A-LEO	8	U	0	21	54	90	2	167	230
" " LEW-Z	8	U	0	15	48	106	1	170	230
" "	9	U	0	49	77	121	3	250	319
" "	10	U	0	23	43	42	4	112	127
" "	11	U	0	11	59	63	.....	133	186
" "	12	U	0	5	14	29	.....	48	64
" "	13A	U	0	24	61	72	.....	157	195
" "	13B	U	0	22	62	57	1	142	185
" "	14	U	0	45	74	143	1	263	333
Keith Lynn	15	R	0	35	54	70	.....	159	220
Lynn Valley	16A	R	0	30	119	81	1	231	
"	16B	R	0	17	95	79	2	193	801
"	16C	R	0	31	94	79	.....	204	
North Lonsdale	17A	R	0	34	80	134	3	251	287
"	17B	R	0	20	74	142	3	239	287
Dollarton	18	R	0	8	60	64	.....	132	149
Capilano	19A	R	0	28	74	54	.....	156	208
"	19B	R	0	30	59	56	3	148	188
Hollyburn	20A	R	0	9	72	88	2	171	259
"	20B	R	0	12	79	83	.....	174	278
"	20C	R	0	11	66	73	2	152	359
"	20D	R	0	12	73	75	.....	160	216
Weston	21A	R	0	8	49	63	.....	120	197
"	21B	R	0	3	67	75	3	148	179
Dundarave	22A	R	0	15	64	94	.....	173	250
"	22B	R	0	14	85	88	.....	187	235
Altamont—West Bay	23	R	1	1	44	115	.....	161	227
Cypress—Sherman	24	R	0	0	36	82	2	120	187
Whytecliff	25	R	0	1	20	36	1	58	75
Bowen Island	26	R	1	2	19	39	.....	61	72
Porteau	27	R	0	3	14	8	.....	25	29
Britannia Mines	28A	R	0	42	60	41	.....	143	185
"	28B	R	0	41	59	55	.....	155	193
Britannia Beach	29	R	0	31	60	72	1	164	190
Squamish	30	R	1	18	63	111	.....	193	264
Brackendale	31	R	0	14	25	30	.....	69	85
Daisy Lake	32	R	0	3	10	9	.....	22	28
Alta Lake	33	R	1	11	6	15	.....	33	50
Agerton	34	R	0	0	5	33	.....	38	37
Upper Pemberton	35	R	0	2	10	24	.....	36	47
Woodfibre	36	R	2	16	88	18	1	125	132
Victoria Camp	37	R	0	16	23	18	.....	57	64
Barbara Camp	38	R	1	13	2	18	.....	34	46
Gambier Island	39	R	1	0	16	30	1	48	107
Gibson's Landing	41	R	0	29	54	146	1	230	283
Robert's Creek	42	R	0	16	23	50	1	90	110
Sechelt	43	R	0	1	53	67	.....	121	159
Half Moon Bay	44	R	1	0	7	17	.....	25	37
Pender Harbour	45	R	1	9	59	45	.....	114	156
Egmont	46	R	2	0	21	33	.....	56	84
Stillwater	48	R	1	6	37	22	.....	66	81
Lang Bay	49	R	0	4	16	24	.....	44	44
Myrtle Point	50	R	0	9	30	17	.....	56	67
Powell River	51A	R	0	22	69	46	2	139	202
"	51B	R	0	25	121	88	4	238	292

VANCOUVER NORTH (NORD)—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	James Cavers Gill	Wallis Walter Lefeaux	Gerald Grattan McGeer	Alexander Duncan McRae			
Powell River	51C	R	0	29	124	105	.....	258	262
"	51D	R	1	23	154	86	.....	264	320
"	51E	R	0	37	127	124	2	290	298
"	51F	R	0	13	97	56	6	172	237
"	51G	R	0	13	83	82	1	179	192
Lund	52	R	0	7	41	20	.....	68	124
Knight's Inlet	53	R	0	2	2	11	.....	15	30
Rodanda Bay	54	R	0	7	12	15	.....	34	79
Stuart Island	55	R	2	14	8	19	.....	43	67
Shoal Bay	56	R	0	20	5	18	.....	43	56
Blind Channel	57	R	1	2	50	20	.....	73	92
Roy	58	R	0	4	26	17	.....	47	75
Jackson Bay	59	R	0	4	25	22	.....	51	98
Port Neville	60	R	0	6	25	6	.....	37	52
Port Harvey	61	R	0	4	3	16	.....	23	31
Minstrel Island	62	R	0	5	6	20	.....	31	46
Simon Sound	63	R	1	2	34	38	.....	75	148
O'Brian Bay	64	R	1	4	16	36	.....	57	88
Sointula	65	R	4	90	10	39	2	145	204
Albert Bay	66	R	0	19	33	87	.....	139	150
Totals—Totaux	85	.....	23	1,363	4,388	5,080	66	10,920	14,452

Majority for / Majorité pour **Alexander Duncan McRae** over (sur) **Gerald Grattan McGeer, 692.** / **Wallis Walter Lefeaux, 3,717.** / **James Cavers Gill, 5,057.**

VANCOUVER SOUTH (SUD) Population—1921, 46,137

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin		Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Alfred Hurry	Paul McDowell Kerr	Leon Johnson Ladner			
Point Grey, Municipality, (Municipalité) Divisions No. 1	1	U	17	55	84	2	158	233
" " "	2	U	16	53	100	.....	169	248
" " "	3	U	13	46	97	.....	156	232
" " "	4	U	30	43	89	.....	162	213
" " "	5	U	12	39	68	.....	119	162
" " " 2	6	U	7	50	124	1	182	243
" " "	7	U	12	50	145	.....	207	263
" " "	8	U	10	39	106	.....	155	267
" " "	9	U	7	50	135	.....	192	252
" " "	10	U	8	47	100	.....	155	218
" " "	11	U	7	42	125	2	176	237
" " "	12	U	10	29	112	.....	151	205
" " "	13	U	14	46	131	.....	191	242
" " " 3	14	U	1	38	129	.....	168	257
" " "	15	U	0	65	140	.....	205	252
" " "	16	U	0	57	149	.....	206	271
" " "	17	U	0	58	107	.....	165	215
" " "	18	U	5	86	107	.....	198	283
" " "	19	U	3	31	102	.....	136	188
" " "	20	U	0	29	90	.....	119	151
" " "	21	U	1	56	111	.....	168	233
" " " 4	22	U	18	45	137	.....	200	272
" " "	23	U	8	45	85	.....	138	184
" " "	24	U	28	55	79	.....	162	216
" " "	25	U	21	66	95	3	185	273
" " "	26	U	18	45	82	.....	145	188
" " "	27	U	12	67	123	1	203	267
" " " 5	28	U	8	58	126	1	193	275
" " "	29	U	6	56	179	1	242	285
" " "	30	U	4	40	126	2	172	258
" " "	31	U	9	53	129	.....	191	251
" " "	32	U	6	66	115	.....	187	245
" " "	33	U	5	56	160	.....	221	273
" " "	34	U	3	46	143	.....	192	258
" " "	35	U	4	43	113	.....	160	217
" " "	36	U	3	55	151	.....	209	268
" " "	37	U	7	66	128	.....	201	258
" " "	38	U	5	50	129	.....	184	249
" " "	39	U	1	32	115	.....	148	179
" " "	40	U	8	49	112	.....	169	227
" " "	41	U	11	63	101	2	177	226
" " "	42	U	7	48	112	1	168	236
" " "	43	U	6	45	162	.....	213	275
" " "	44	U	10	67	130	1	208	277
" " "	45	U	10	66	126	4	206	247
" " "	46	U	18	51	124	.....	193	248
" " "	47	U	15	78	126	.....	219	287
" " "	48	U	12	57	141	.....	210	257
Vancouver South (Sud) Municipality (Municipalité) Divisions No. 7	49	U	37	35	88	4	164	250
" " "	50	U	37	61	85	1	184	284
" " "	51	U	37	31	73	.....	141	228
" " "	52	U	48	46	98	1	193	300
" " "	53	U	35	68	73	1	177	269
" " "	54	U	19	49	65	.....	133	179
" " "	55	U	37	46	101	.....	184	279
" " "	56	U	46	45	70	.....	161	243
" " "	57	U	40	41	86	.....	167	215
" " "	58	U	26	45	58	.....	129	186
" " " 8	59	U	34	49	66	.....	149	205
" " "	60	U	50	39	60	1	150	209
" " "	61	U	80	48	89	.....	217	288
" " "	62	U	36	25	44	3	108	166

VANCOUVER SOUTH (SUD)—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour					
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Alfred Hurry	Paul McDowell Kerr	Leon Johnson Ladner	Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voter on listn — Electeurs sur la liste
Vancouver South (Sud) Municipality (Municipalité) Divisions No. 7—*Con.*	63	U	41	43	42	.....	126	191
" " "	64	U	82	48	74	1	205	296
" " "	65	U	43	41	74	.....	158	237
" " " 9	66	U	37	35	54	.....	126	194
" " "	67	U	53	33	68	.....	154	214
" " "	68	U	50	43	67	.....	160	218
" " "	69	U	54	46	79	.....	179	269
" " " 10	70	U	46	29	69	.....	144	207
" " "	71	U	38	40	66	.....	144	203
" " "	72	U	18	34	56	.....	108	154
" " "	73	U	42	41	79	.....	162	223
" " "	74	U	42	48	52	.....	142	202
" " "	75	U	27	35	50	.....	112	160
" " "	76	U	34	45	100	1	180	262
" " "	77	U	37	32	52	2	123	186
" " " 11	78	U	49	18	54	.....	121	162
" " "	79	U	38	38	47	.....	123	171
" " " 12	80	U	42	44	73	5	164	224
" " "	81	U	48	59	66	.....	173	224
" " " 13	82	U	48	45	71	.....	164	245
" " "	83	U	50	50	85	1	186	255
" " "	84	U	43	56	72	.....	171	243
" " "	85	U	42	28	67	.....	137	186
" " "	86	U	26	46	65	.....	137	190
" " " 14	87	U	39	42	87	.....	168	234
" " "	88	U	28	56	55	.....	139	200
" " "	89	U	40	56	101	.....	197	270
" " " 15	90	U	44	43	101	.....	188	277
" " "	91	U	35	34	90	.....	159	203
" " "	92	U	44	34	52	.....	130	196
" " "	93	U	41	50	63	.....	154	215
" " "	94	U	60	37	76	.....	173	233
" " "	95	U	28	34	53	.....	115	172
" " " 16	96	U	42	51	92	.....	185	264
" " "	97	U	32	31	83	.....	146	209
" " "	98	U	22	53	66	.....	141	191
" " "	99	U	32	65	78	2	177	270
" " "	100	U	25	53	56	1	135	201
" " "	101	U	26	56	44	1	127	188
" " "	102	U	25	42	80	1	148	206
" " "	103	U	24	42	76	1	143	210
" " "	104	U	29	38	58	1	126	209
" " "	105	U	48	54	80	3	185	262
Vancouver Advance (Provisoire).....	.....	U	1	20	33	.....	54	.....
Totals—Totaux.....	106	.....	2,693	4,973	9,762	52	17,480	24,188

Majority for / Majorité pour **Leon Johnson Ladner** over (sur) **Paul McDowell Kerr, 4,789. / Alfred Hurry, 7,069.**

VICTORIA Population—1921, 38,727

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Edward Oliver Carew Martin	Hon. Simon Fraser Tolmie	Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
VICTORIA CITY (CITÉ)							
Section 1.....A-Bo.	1	U	48	71	.....	119	244
" .....BR-C	2	U	88	93	.....	181	286
" .....D-F	3	U	59	91	.....	150	239
" .....G-H	4	U	85	103	2	190	271
" .....I-MA	5	U	45	80	1	126	217
" .....ME-N	6	U	73	84	2	159	255
" .....O-R	7	U	39	87	1	127	226
" .....S-TE	8	U	50	85	4	139	211
" .....TH-Z	9	U	47	93	.....	140	217
Section 2.....A-BL	1	U	76	94	.....	170	249
" .....BO-CL	2	U	80	94	.....	174	260
" .....CO-E	3	U	69	92	.....	161	275
" .....F-G	4	U	72	97	.....	169	275
" .....H	5	U	68	101	.....	169	195
" .....I-LE	6	U	55	101	.....	156	224
" .....LI-M	7	U	73	87	.....	160	233
" .....MC-MAC	8	U	57	67	.....	124	198
" .....N-P	9	U	68	89	1	158	250
" .....Q-SH	10	U	75	87	.....	162	250
" .....SI-U	11	U	69	83	.....	152	247
" .....V-Z	12	U	48	111	.....	159	249
Section 3.....A-BI	1	U	80	88	2	170	256
" .....BL-CA	2	U	72	100	.....	172	260
" .....CH-CU	3	U	65	117	.....	182	283
" .....D	4	U	51	86	.....	137	207
" .....E-F	5	U	49	105	.....	154	235
" .....G-HAM	6	U	66	84	.....	150	228
" .....HAN-HU	7	U	75	79	.....	154	228
" .....I-K	8	U	70	83	.....	153	226
" .....L-MA	9	U	70	93	2	165	261
" .....ME-MCC	10	U	49	91	.....	140	235
" .....MCD-MACD.	11	U	58	71	1	130	204
" .....N-P	12	U	68	94	2	164	264
" .....Q-SE	13	U	77	102	.....	179	272
" .....SH-SY	14	U	80	93	.....	173	280
" .....T-WA	15	U	62	96	1	159	234
" .....WE-Z	16	U	68	80	.....	148	238
Section 4.....A-BO	1	U	59	130	.....	189	275
" .....BR-CL	2	U	51	121	4	176	249
" .....CO-D	3	U	58	130	1	189	281
" .....E-GO	4	U	55	108	.....	163	237
" .....GR-HE	5	U	50	124	1	175	241
" .....HI-J	6	U	35	130	1	166	231
" .....K-MA	7	U	47	113	.....	160	250
" .....ME-MCI	8	U	50	105	2	157	250
" .....MACK-PI	9	U	52	104	3	159	270
" .....PL-SI	10	U	34	145	.....	179	261
" .....SK-V	11	U	44	136	5	185	289
" .....W-Y	12	U	27	102	5	134	270
Section 5.....A-BA	1	U	52	105	.....	157	236
" .....BE-BR	2	U	64	99	1	164	242
" .....BU-CL	3	U	62	87	2	151	243
" .....CO-DA	4	U	50	117	.....	167	252
" .....DE-FA	5	U	53	117	3	173	258
" .....FE-GO	6	U	54	120	.....	174	247
" .....GR-HE	7	U	56	121	.....	177	257
" .....HI-I	8	U	51	115	.....	166	236
" .....J-K	9	U	51	96	.....	147	218
" .....L-MAR	10	U	67	115	2	184	278
" .....MAS-M	11	U	72	131	1	204	291
" .....MC-MAC	12	U	77	91	.....	168	257
" .....N-PE	13	U	64	103	3	170	254
" .....PH-RE	14	U	33	93	.....	126	205

VICTORIA—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Edward Oliver Carew Martin	Hon. Simon Fraser Tolmie			
VICTORIA CITY (CITÉ)—Con.							
Section 5.....RI-RY	15	U	52	88	.....	140	203
.....S-SM	16	U	58	100	.....	158	230
" .....SN-TE	17	U	53	96	.....	149	232
" .....TH-WE	18	U	54	110	.....	164	258
" .....WH-Z	19	U	53	116	.....	169	251
Victoria City (Cité) Advance (Provisoire).....	.....	U	9	11	.....	20	
Totals—Totaux.....	69	.....	4,051	6,831	53	10,935	16,734

Majority for / Majorité pour } **Honourable Simon Fraser Tolmie, 2,780.**

YALE Population—1921, 35,698

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Fremont Blakeslee Cossitt	Grote Stirling			
Allen Grove	1	R	12	11	.....	23	40
Allenby	2	R	39	43	3	85	123
Armstrong	3	R	61	98	1	160	257
"	4	R	65	115	1	181	250
"	5	R	52	135	3	190	264
"	6	R	69	89	2	160	235
Ashton Creek	7	R	29	24	3	56	68
Bear Creek	8	R	4	12	.....	16	23
Benvoulin	9	R	13	64	1	78	107
Beaverdell	10	R	21	53	.....	74	106
Blakeburn	11	R	55	37	.....	92	177
B. X. Poll	12	R	10	36	.....	46	228
Bridesville	13	R	19	29	.....	48	67
Boundary Falls	14	R	10	9	.....	19	29
Brown's Creek	15	R	10	13	.....	23	41
Cascade	16	R	37	43	.....	80	91
Carmi	17	R	14	8	.....	22	30
Cawston	18	R	28	49	.....	77	107
Cherryville	19	R	16	10	.....	26	43
Coalmont	20	R	33	49	.....	82	111
Copper Mountain	21	R	25	57	2	84	115
Commonage	22	R	2	26	.....	28	37
Coldstream	23	R	28	131	.....	159	184
Christian Valley	24	R	2	10	.....	12	13
Deep Creek	25	R	24	25	.....	49	67
East Kelowna	46	R	21	106	.....	127	175
Eholt	27	R	4	9	.....	13	18
Ellison	28	R	25	57	1	83	120
Enderby	29	R	57	82	.....	139	200
"	30	R	74	128	.....	202	272
Ewing's Landing	31	R	3	51	.....	54	67
Fife	33	R	21	22	.....	43	61
Glenmore	34	R	36	68	.....	104	129
Grandview	35	R	22	5	.....	27	40
Grindrod	36	R	19	69	.....	88	124
Grand Forks	37	R	47	117	.....	164	209
"	38	R	60	112	.....	172	240
"	39	R	64	88	.....	152	193
"	40	R	43	95	2	140	200
Greenwood	41	R	96	90	.....	186	225
Hedley	42	R	34	84	3	121	162
Hilton	43	R	4	15	.....	19	32
Hulcar	26	R	36	42	.....	78	120
Hupel	44	R	18	22	.....	40	50
Joe Rich	45	R	3	13	.....	16	20
Kelowna	47	U	51	149	.....	200	277
"	48	U	58	122	3	183	289
"	49	U	60	159	.....	219	308
"	50	U	37	97	.....	134	191
"	51	U	56	134	.....	190	269
"	52	U	42	98	3	143	215
"	53	U	45	112	.....	157	262
"	53A	U	26	87	.....	113	161
Kedleston	55	R	6	16	.....	22	38
Kaleden	56	R	15	44	.....	59	90
Keremeos	57	R	19	82	2	103	130
"	58	R	29	80	.....	109	144
Lavington	59	R	20	66	.....	86	113
Lumby	60	R	101	120	1	222	287
Mabel Lake	61	R	15	28	.....	43	51
Mara	62	R	30	44	.....	74	98
Midway	63	R	40	42	.....	82	106
Naramata	64	R	42	93	.....	135	160
Nickle Plate	65	R	32	30	2	64	72

YALE—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Fremont Blakeslee Cossitt	Grote Stirling			
Okanagan Falls	66	R	18	44	.....	62	71
" Centre	67	R	9	45	.....	54	73
" Landing	68	R	24	69	.....	93	115
"	69	R	16	54	.....	70	101
Oliver	70	R	33	91	.....	124	179
"	71	R	37	83	.....	120	191
Osoyoos	72	R	8	33	.....	41	45
Oyama	73	R	31	101	.....	132	184
Penticton	74	U	68	141	.....	209	271
"	75	U	66	112	.....	178	253
"	76	U	39	95	1	135	188
"	77	U	72	151	1	224	333
"	78	U	54	96	.....	150	219
"	79	U	71	134	1	206	286
"	80	U	28	78	1	107	177
"	81	U	31	50	.....	81	120
Paulson	82	R	1	5	.....	6	12
Peachland	83	R	53	154	.....	207	251
Princeton	84	R	90	145	5	240	328
"	85	R	69	98	2	169	237
Riverside	86	R	14	43	.....	57	91
Rock Creek	87	R	18	50	.....	68	94
Rutland	89	R	42	193	3	238	302
Sidley	90	R	10	13	.....	23	33
South Kelowna	54	R	20	104	1	125	154
Similkameen-Horn Silver	90A	R	4	20	.....	24	25
Sugar Lake	91	R	5	18	.....	23	29
Summerland	101	R	82	133	2	217	300
Tulameen	104	R	21	22	.....	43	52
Trinity Valley	105	R	8	8	.....	16	20
Vernon	92	U	71	72	.....	143	221
"	93	U	85	98	.....	183	297
"	94	U	54	95	.....	149	231
"	95	U	88	124	.....	212	371
"	96	U	102	109	.....	211	329
"	97	U	66	92	.....	158	238
"	98	U	60	123	1	184	301
"	99	U	33	82	.....	115	171
Westbank	106	R	36	94	4	134	157
West Summerland	100	R	56	126	.....	182	216
"	102	R	40	116	1	157	208
"	103	R	49	116	.....	165	212
Westbridge	107	R	14	15	1	30	44
Wilson Landing	88	R	0	7	.....	7	12
Winfield	108	R	36	91	1	128	173
Penticton Advance (Provisoire)	.....	U	7	18	.....	25	.....
Totals—Totaux	110	.....	3,928	7,815	58	11,801	16,646

Majority for / Majorité pour } **Grote Stirling, 3,887.**

PRINCE EDWARD ISLAND

ILE DU PRINCE-ÉDOUARD

KINGS Population—1921, 20,445

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	James J. Johnston	Hon. John Alexander Macdonald			
Bothwell	1	R	72	102	1	175	223
North Lake	2	R	113	85	1	199	234
Priest Pond	3	R	78	65	1	144	158
Red Point	4	R	78	67	1	146	187
Souris	5	R	72	122	2	196	224
" East (Est)	6	R	69	91	3	163	193
" River	7	R	152	61	2	215	260
" Line Road	8	R	60	56	2	118	139
Rollo Bay Chapel	9	R	59	53	.....	112	139
Souris West (Ouest)	10	R	60	80	.....	140	158
Head Rollo Bay	11	R	75	67	.....	142	174
Bay Fortune	12	R	43	81	.....	124	139
St. Margarets	13	R	83	58	.....	141	161
St. Andrews	14	R	75	79	2	156	173
Peake Station	15	R	76	61	.....	137	156
Bristol	16A	R	91	26	3	120	319
"	16B	R	64	102	.....	166	
Sinnott's Road	17	R	72	98	2	172	191
Marie	18	R	147	95	.....	242	300
Head St. Peter's Bay South (Sud)	19	R	88	94	.....	182	232
Head St. Peter's Bay East (Est)	20	R	66	70	.....	136	164
Greenwich	21	R	63	88	.....	151	181
Monticello	22	R	96	53	.....	149	187
Baldwin's Road	23	R	62	68	.....	130	152
Victoria Cross	24	R	110	57	.....	167	192
Eighteen Mile Brook	25	R	45	54	.....	99	112
Cardigan	26	R	24	159	3	186	204
Lorne Valley	27	R	77	109	.....	186	213
Roseneath	28	R	64	99	1	164	194
Montague North (Nord)	29A	R	74	66	.....	140	312
" "	29B	R	79	54	3	136	
Dundas	30	R	91	129	2	222	260
Glenfanning	31	R	61	62	.....	123	134
Whim Road Cross	32	R	81	70	.....	151	175
Montague South (Sud)	33	R	113	118	.....	231	276
Lower Montague	34	R	90	90	2	182	215
Murray Harbour East (Est)	35	R	122	82	1	205	268
Murray Harbour	36	R	99	111	1	211	288
High Bank	37	R	71	64	1	136	161
Murray River South (Sud)	38	R	99	56	.....	155	185
" North (Nord)	39	R	44	66	1	111	144
Glen William	40	R	87	98	.....	185	236
St. Mary's Road	41	R	75	120	.....	195	230
Georgetown East (Est)	42	R	73	129	.....	202	245
" West (Ouest)	43	R	105	64	.....	169	201
Red House	44	R	61	51	.....	112	144
Anwondale	45	R	81	78	3	162	195
Woodville Mills	46	R	70	110	1	181	211
Launching	47	R	69	80	1	150	178
Sturgeon	48A	R	54	67	.....	121	316
"	48B	R	85	86	.....	171	
Murray Harbour North (Nord)	49	R	76	62	.....	138	152
Cambridge	50	R	91	64	1	156	192
Martinvale	51	R	44	52	.....	96	106
Totals—Totaux	54	.....	4,229	4,329	41	8,599	10,183

Majority for / Majorité pour } **Honourable John Alexander Macdonald, 100.**

PRINCE Population—1921, 31,520

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Alfred E. MacLean	J. Edward Wyatt	Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Nail Pond	1	R	58	101	.....	159	196
Tignish East (Est)	2	R	52	60	.....	112	145
" West (Ouest)	3	R	95	136	1	232	311
Peterville	4	R	80	98	.....	178	226
Skinner's Pond	5	R	115	111	.....	226	270
Greenmount	6	R	99	113	.....	212	268
St. Louis West (Ouest)	7	R	130	88	.....	218	265
" East (Est)	8	R	97	68	1	166	216
Kildare	9	R	123	81	.....	204	272
Miminigash	10	R	95	78	2	175	225
Alberton East (Est)	11	R	110	66	.....	176	227
" West (Ouest)	12	R	118	80	.....	198	273
Brooklyn	13	R	127	30	.....	157	186
Elmsdale	14	R	99	89	1	189	254
Campbellton	15	R	82	100	1	183	232
Bloomfield	16	R	138	96	.....	234	296
Oyster Creek	17	R	129	70	1	200	256
O'Leary North (Nord)	18	R	129	91	.....	220	259
" South (Sud)	19	R	132	50	1	183	214
Cape Wolfe.....A-L	20	R	100	69	.....	169	215
" .....M-Z	20	R	87	32	.....	119	162
Hamilton Road West (Ouest)	21	R	135	62	.....	197	238
" East (Est)	22	R	93	48	.....	141	170
Brae	23	R	133	154	.....	287	350
West Devon	24	R	137	67	.....	204	245
Conway	25	R	185	98	.....	283	353
Ellerslie	26	R	102	47	1	150	182
" East (Est)	27	R	71	86	.....	157	193
Tyne Valley	28	R	125	89	1	215	303
Victoria West (Ouest)	29	R	124	92	.....	216	229
St. Gilberts	30	R	98	95	1	194	244
Arlington	31	R	141	115	2	258	299
Wellington	32	R	90	103	1	194	220
Central, Lot 16	33	R	163	55	1	219	260
Egmont Bay	34	R	116	146	1	263	316
Cape Egmont	35	R	73	81	1	155	194
Fifteen Point	36	R	80	103	.....	183	220
St. Nicholas	37	R	50	42	.....	92	98
Miscouche	38	R	130	125	2	257	273
St. Eleanor's	39	R	181	80	.....	261	304
Summerside West (Ouest)	40	R	168	164	.....	332	384
Summerside	41	R	151	133	.....	284	326
"	42	R	239	144	.....	383	521
" Centre	43	R	207	163	4	374	449
" East (Est)	44	R	127	79	2	208	270
Traveller's Rest	45	R	151	97	.....	248	286
Indian River	46	R	102	82	1	185	216
Princetown & Royalty	47	R	136	111	.....	247	299
Spring Valley	48	R	95	73	1	169	202
Kensington West (Ouest)	49	R	162	121	.....	283	324
" East (Est)	50	R	182	82	.....	264	318
North Bedeque	51	R	107	72	2	181	220
Freetown	52	R	146	73	2	221	263
Centreville East (Est)	53	R	57	65	.....	122	158
" West (Ouest)	54	R	154	89	.....	243	291
Newton	55	R	81	87	1	169	217
Kenkora	56	R	109	103	.....	212	266
Searletown	57	R	68	58	.....	126	169
Albany	58	R	74	103	7	184	225
Borden	59	R	51	102	.....	153	217
Cape Traverse	60	R	128	115	.....	243	257
Tryon West (Ouest)	61	R	119	78	.....	197	255
" East (Est)	62	R	126	52	.....	178	228
Totals—Totaux	63	.....	7,362	5,641	39	13,042	16,020

Majority for / Majorité pour **Alfred E. MacLean, 1,721.**

QUEENS Population—1921, 36,650

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Robert Harold Jenkins	John Albert Messervy	John Howard Myers	Hon. John Ewen Sinclair			
Long River	1	R	88	24	23	88		223	126
Irishtown	2	R	89	75	79	92		335	191
French River	3	R	99	81	81	101		362	209
Clinton	4	R	103	66	81	113		363	208
Clifton	5	R	53	39	44	56		192	107
North Granville	6	R	58	90	94	59		301	164
South Granville	7	R	65	46	48	73	1	233	134
Hope River	8	R	119	140	136	114		509	292
Hazel Grove	9	R	63	62	63	64		252	144
Stanchel	10	R	53	82	80	53	1	269	157
Springfield	11	R	72	116	126	84	1	399	234
Breadalbane	12	R	100	92	94	106		392	242
Westmoreland	13	R	78	65	65	71		279	169
Crapaud	14	R	75	61	62	73		271	151
Victoria	15	R	102	62	70	96		330	185
Melville	16	R	83	113	119	85		400	236
Emyvale	17	R	72	75	82	71	3	303	174
Green Road	18	R	74	38	41	72		225	125
Bonshaw	19	R	111	77	87	108		383	221
Mayfield	20	R	111	107	107	108		433	242
New Glasgow	21	R	100	49	48	103		300	171
Hunter River	22	R	102	113	112	105		432	252
North Rustico	23	R	65	110	113	60		348	205
"	24	R	69	79	78	72	2	300	171
South Rustico	25	R	50	85	82	47		264	141
Cymbria	26	R	32	62	57	28		179	109
Wheatley River	27	R	87	158	153	77		475	288
North Wiltshire	28A	R	90	48	47	85		270	
"	28B	R	75	56	58	71	1	261	310
Brookfield	29	R	56	37	39	59	3	194	114
New Haven	30	R	129	84	91	125	1	430	245
Riverdale	31	R	87	63	65	85		300	163
Milton	32	R	88	108	106	86		388	244
North River	33	R	113	52	49	111		325	212
Cornwall	34	R	114	60	63	116		353	196
Nine Mile Creek	35	R	80	44	43	76		243	150
Rocky Point	36	R	60	71	71	60		262	145
St. Catherines	37	R	107	73	76	101		357	200
Brackley Point Road	38A	R	106	68	68	105		347	
" "	38B	R	86	56	55	84		281	374
Brackley Point	39	R	144	36	39	140	1	360	203
Covehead	40	R	114	88	101	108		411	227
Pleasant Grove	41	R	32	38	45	31		146	85
Little York	42	R	135	108	117	125		485	285
Bedford	43	R	96	67	74	79	2	318	203
Corran Ban	44	R	66	67	65	68		266	146
Tracadie	45	R	101	71	77	94	1	344	203
Mount Stewart	46	R	124	106	114	113		457	251
Pisquid	47	R	97	69	69	98		333	184
Monaghan	48	R	80	85	82	75		322	193
Fort Augustus	49	R	71	61	59	62		253	150
Johnstons' River	50	R	123	116	114	108		461	272
Mount Herbert	51	R	75	66	68	69		278	182
Southport	52	R	121	99	104	108	6	438	261
Pownal	53	R	141	47	45	132		365	205
Pownal East (Est)	54	R	115	62	56	105	1	339	195
Avondale	55	R	78	52	54	77	2	263	154
Cherry Valley	56	R	102	106	96	91		395	256
Vernon River	57A	R	47	79	80	45		251	126
"	57B	R	86	55	51	88		280	143
Grand View North (Nord)	58	R	69	64	66	68	1	268	170
" South (Sud)	59	R	59	43	46	54		202	116
Caledonia	60	R	42	72	69	37		220	139
Orwell Cove	61	R	83	95	93	79		350	190

QUEENS—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Robert Harold Jenkins	John Albert Messervy	John Howard Myers	Hon. John Ewen Sinclair			
Eldon East (Est)	62	R	44	47	49	40	1	181	104
" West (Ouest.)	63	R	93	87	85	93	.....	358	216
Point Prim	64	R	70	84	81	67	.....	302	187
Belle River	65A	R	81	75	73	79	.....	308	175
"	65B	R	72	53	54	74	.....	253	150
Wood Islands	66	R	108	84	81	98	.....	371	243
Charlottetown A-Mc	68	U	119	135	123	106	1	484	295
" M-Z	68	U	77	78	80	71	.....	306	185
" A-Mc	69	U	98	107	106	92	2	405	229
" M-Z	69	U	66	65	66	63	.....	260	149
" A-Mc	70	U	85	105	94	80	.....	364	223
" M-Z	70	U	76	83	79	70	.....	308	186
" A-Z	71	U	86	120	125	84	1	416	249
" A-Mc	72	U	71	105	105	66	.....	347	216
" M-Z	72	U	48	49	47	45	.....	189	119
" A-Z	73	U	103	111	107	97	2	420	244
" A-Mc	74	U	104	109	95	96	6	410	247
" M-Z	74	U	78	84	75	74	.....	311	176
" A-Mc	75	U	91	84	77	82	1	335	201
" M-Z	75	U	65	60	52	61	.....	238	144
" A-L	76	U	78	103	102	67	1	351	218
" Mc-Z	76	U	77	90	85	66	1	319	203
" A-G	77	U	132	86	86	125	.....	429	267
" H-M	77	U	101	81	79	97	.....	358	290
" N-Z	77	U	151	105	102	141	1	500	216
" A-G	78	U	80	107	106	76	1	370	220
" H-N	78	U	114	83	90	103	.....	390	234
" O-Z	78	U	93	67	60	92	.....	312	187
" A-Mc	79	U	142	141	131	138	.....	552	339
" M-Z	79	U	102	81	81	98	.....	362	222
" A-D	80	U	118	91	88	107	2	406	253
" E-L	80	U	101	116	118	91	.....	426	269
" Mc-P	80	U	118	114	110	112	1	455	269
" Q-Z	80	U	87	108	103	86	.....	384	234
Royalty East (Est) A-L	81	R	95	104	102	87	.....	388	240
" " M-Z	81	R	111	92	94	101	2	400	262
Royalty West (Ouest)	82	R	92	81	81	88	.....	342	204
Advance (Provisoire)	.....	U	14	10	11	15	.....	50	.....
Totals—Totaux	102	.....	9,006	8,124	8,123	8,625	50	33,928	*20,005

Majority for / Majorité pour **Robert Harold Jenkins** over (sur) **John Albert Messervy, 882.** / **John Howard Myers, 883.**

Majority for / Majorité pour **Honourable John Ewen Sinclair** over (sur) **John Albert Messervy, 501.** / **John Howard Myers, 502.**

*Each voter could vote for two candidates—Chaque électeur pouvait voter pour deux candidats.

SASKATCHEWAN

ASSINIBOIA Population—1926, 37,854

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Samuel Burchill	Joseph Hill	Robert McKenzie			
Winlaw	1	R	40	31	37	.....	108	125
Workman	2	R	55	18	33	.....	106	171
Goshen	3	R	52	9	13	1	75	104
Meridian	4	R	9	24	16	2	51	129
Scout Hill	5	R	10	26	46	2	84	136
McColl's	6	R	0	34	22	.....	56	74
Ernewein's	7	R	7	6	10	.....	23	35
Roscoe	8	R	17	9	41	1	68	76
Osbox	9	R	21	85	68	.....	174	253
Florence	10	R	23	27	5	.....	55	67
Carnduff	11A	R	21	58	80	2	161	178
"	11B	R	17	57	61	.....	135	163
Carievale	12	R	29	64	66	.....	159	212
Gainsborough	13	R	25	59	78	.....	162	234
"	14	R	11	16	24	.....	51	63
Carievale	15	R	40	19	53	.....	112	158
Carnduff	16	R	25	50	69	.....	144	160
Glen Ewen	17	R	18	58	53	.....	129	179
Oxbox A-L	18	R	14	75	74	3	166	196
" M-Z	18	R	13	51	58	.....	122	167
Alameda	19	R	114	37	16	1	168	181
Frobisher A-L	20	R	30	19	47	.....	96	126
" M-Z	20	R	21	34	42	.....	97	116
Cateville	21	R	33	29	39	.....	101	130
Douglaston	22	R	55	13	0	.....	68	87
Auburnton	23	R	44	22	22	1	89	112
Palestine	24	R	6	20	1	.....	27	41
Oakley	25	R	16	27	32	.....	75	100
Thunder Creek	26	R	49	11	17	.....	77	106
Fern	27	R	18	20	8	.....	46	78
Alameda Town (Ville)	28	R	43	53	39	.....	135	144
Antler	29	R	86	29	78	1	194	228
Bellegarde	30	R	1	1	81	.....	83	106
Silverdale	31	R	26	10	16	.....	52	77
Fertile	32	R	4	1	39	.....	44	75
Storthoaks	33	R	8	46	101	.....	155	197
Nottingham	34	R	11	30	23	1	65	103
Alida	35	R	17	20	42	.....	79	96
Cantal	36	R	6	4	76	3	89	135
Redvers	37	R	42	26	92	.....	160	209
"	38	R	48	37	18	.....	103	155
Wauchope	39	R	35	36	89	.....	160	224
Manor	40A	R	23	60	24	.....	107	149
"	40B	R	32	72	28	.....	132	153
Cannington Manor	41	R	28	39	40	.....	107	133
Carlyle	42	R	66	34	33	1	134	193
"	43	R	80	29	30	2	141	202
"	44	R	30	51	88	.....	169	208
Dalesboro	45	R	65	18	44	.....	127	141
Willmar	46	R	75	29	23	1	128	147
Arcola	47	R	107	22	39	.....	168	212
"	48	R	32	35	51	.....	108	159
"	49	R	24	52	75	1	152	192
"	50	R	28	40	63	.....	131	151
Kisbey	51	R	29	36	70	.....	135	181
"	51	R	16	28	37	.....	81	121
"	52	R	40	29	35	.....	104	166
Forget	53	R	4	28	115	.....	147	189
"	54	R	15	17	61	.....	93	149
Wilberforce	55	R	36	17	44	.....	97	155
Browning	56	R	30	20	15	.....	65	81
Portal	57	R	2	84	32	.....	118	135
Roche Percée	58	R	40	51	74	.....	165	190

ASSINIBOIA—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Samuel Burchill	Joseph Hill	Robert McKenzie			
Wood End	59	R	37	15	19	1	72	107
Madigan	60	R	10	3	41	.....	54	78
Kolke	61	R	5	2	30	.....	37	48
Outram	62	R	13	11	25	.....	49	60
Estevan	63	R	14	31	51	2	98	124
Shand	64	R	5	8	33	.....	46	58
Black Diamond	65	R	9	46	62	.....	117	155
Bienfait	66	R	12	126	102	1	241	319
Hirsch	67	R	3	19	60	1	83	96
Kingsford	68	R	19	39	52	.....	110	136
Mizpah	69	R	21	23	27	.....	71	96
Hitchcock	70	R	6	12	42	.....	60	72
Macoun	71	R	41	57	81	.....	179	222
Thorson	72	R	28	10	18	.....	56	81
Côté	73	R	7	7	60	.....	74	114
Mooney's	74	R	3	4	52	4	63	70
Landeau	75	R	10	7	28	.....	45	81
Steelman	76	R	0	18	53	.....	71	76
Sinclair	77	R	16	2	36	.....	54	79
Lampman	78	R	13	45	99	3	160	197
Grimes	79	R	4	13	39	.....	56	81
Benson	80	R	27	22	66	.....	115	152
Viewfield	81	R	14	34	26	.....	74	93
Bromstead	82	R	23	6	22	.....	61	66
Estevan A-L	83	R	6	64	87	.....	157	194
" M-Z	83	R	10	44	84	.....	138	174
"	84A	R	10	65	67	1	143	187
"	84B	R	6	59	77	.....	142	162
"	85	R	3	91	110	4	208	270
" Hillside	86	R	4	34	13	.....	51	73
Alva	87	R	29	16	54	.....	99	111
Huntoon	88	R	32	20	29	.....	81	110
Stroughton	89	R	17	26	57	.....	100	107
"	90	R	16	21	32	.....	69	101
"	91	R	13	70	86	.....	169	185
Froude	92	R	35	58	65	.....	158	184
Heward	93	R	49	25	133	.....	207	260
Hillhurst	94	R	33	10	36	1	80	101
Seguin	95	R	51	6	36	.....	93	117
Creelman	96	R	47	68	102	1	218	264
Grieff	97	R	28	26	43	.....	97	121
Heron	98	R	8	6	44	1	59	82
Ryerson	99	R	19	14	35	.....	68	74
Mair	100	R	33	2	37	.....	72	96
Parkman	101	R	29	8	50	.....	87	121
Maryfield	102	R	45	46	96	.....	187	264
"	103	R	4	32	22	.....	58	98
Fairlight	104	R	37	82	107	.....	226	260
Walpole	105	R	27	50	84	2	163	197
Kelso	106	R	40	9	16	.....	65	83
Glen Adelaide	107	R	24	37	39	.....	100	115
Wawota A-L	108	R	18	60	61	1	140	173
" M-Z	109	R	32	55	67	.....	154	175
Dumas	110	R	0	5	81	.....	86	95
Highview	111	R	10	28	77	.....	115	135
Fletwode	112	R	11	12	35	.....	58	75
Moose Valley	113	R	1	16	30	.....	47	69
Warmley	114	R	50	10	8	.....	68	96
Handsworth	115	R	5	4	23	.....	32	38
Glenwerry	116	R	43	7	58	.....	108	155
Shirkie	117	R	10	7	15	.....	32	60
Totals—Totaux	124	.....	3,137	3,845	6,066	46	13,094	16,956

Majority for / Majorité pour **Robert McKenzie** over (sur) **Joseph Hill, 2,221. / Samuel Burchill, 2,929.**

NORTH BATTLEFORD Population—1926, 38,829

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Charles Edwin Long	Cameron Ross McIntosh			
McMillan	1	R	11	24		35	58
Nolin	2	R	40	19	1	60	122
Mount Hope	3	R	7	17		24	65
Whitewood Hills	4	R	6	18		24	51
Victoria	5	R	5	27		32	103
Forest Hall	6	R	15	26		41	105
North Battleford (Rural)	7	R	20	23		43	81
Riverside	8	R	33	129	1	163	185
Brada	9	R	25	16		41	86
Lakeside	10	R	13	17		30	54
Roecliffe	11	R	15	15		30	42
Denholm	12	R	45	53		98	121
Blenheim	13	R	7	22		29	37
Boundary	14	R	15	16		31	60
North Battleford City (Cité)	15	R	45	60	1	106	150
" "	16	R	87	71		158	254
" "	17	R	94	80	2	176	267
" "	18	R	69	61		130	267
" "	19	R	77	94	3	174	262
" "	20	R	41	46	1	88	111
" "	21	R	41	59	1	101	153
" "	22	R	96	115		211	308
" "	23	R	30	38	3	71	148
Turtle River	24	R	35	28		63	75
Prince	25	R	17	49		66	117
Glenrose	26	R	13	46		59	122
Round Hill	27	R	14	36		50	125
Hatherleigh	28	R	6	36		42	76
Lorenzo	29	R	3	25		28	82
Misterton	30	R	11	6		17	55
Mullingar	31	R	30	12	1	43	58
Square Hill	32	R	4	25		29	84
Meota	33	R	49	116		165	184
Cavalier	34	E	18	43		61	102
White Mud	35	R	5	38		43	74
Jackfish	36	R	10	39		49	64
Cochin	37	R	13	50	4	67	113
Molewood	38	R	3	6		9	77
Hyde Park	39	R	8	14		22	80
Rabbit Lake	40	R	5	33	1	39	107
Meeting Lake	41	R	21	38		59	90
St. Elmo	42	R	15	14		29	39
Norberry	43	R	19	34	1	54	114
Anderson	44	R	5	20		25	52
Artichoke	45	R	9	32		41	83
Glenbush	46	R	14	20		34	74
Park Bluff	47	R	4	20		24	60
Enos	48	R	4	33		37	80
Minnehaha	49	R	11	26		37	93
Stony Lake	50	R	22	46		68	106
Maiden Lake	51	R	18	42		60	114
McLeod Lake	52	R	13	33		46	73
Medstead	53	R	7	27		34	83
Carrollton	54	R	11	41		52	73
Hawkins	55	R	23	33		56	82
Allaire	56	R	7	16		23	60
Belbutte	57	R	0	11		11	18
Birch Lake	58	R	6	21		27	70
Turtle Lake	59	R	10	21		31	51
Nault	60	R	4	33		37	58
Midnight Lake	61	R	7	22		29	47
Turtle River West (Ouest)	62	R	32	23		55	123
Vawn	63	R	12	44		56	83
St. Hippolyte	64	R	3	57	1	61	155
Edam	65	R	22	78		100	218

NORTH BATTLEFORD—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Charles Edwin Long	Cameron Ross McIntosh			
Poplar Dell	66	R	33	37	.....	70	157
Dulwich	67	R	13	32	.....	45	63
Daysville	68	R	31	24	.....	55	93
Mervin	69	R	84	95	.....	179	245
West Hazel	70	R	14	26	.....	40	79
Paradise Hill	71	R	15	40	.....	55	86
Warnock	72	R	4	31	.....	35	82
Turtleford	73	R	67	69	.....	136	210
Turtle Grove	74	R	29	29	.....	58	84
Live Long	75	R	9	37	.....	46	65
Deer Run	76	R	12	17	1	30	47
Cleeves	77	R	10	43	.....	53	102
Emmaville	78	R	10	26	1	37	62
LeClair	79	R	17	71	.....	88	115
Frenchman's Butte	80	R	14	17	.....	31	44
Charlotte	81	R	3	69	.....	72	131
Englishman's River	82	R	9	51	.....	60	68
Spruce Lake	83	R	65	65	.....	130	165
Island Lake	84	R	9	46	.....	55	67
Cuffley	85	R	35	22	.....	57	103
Moose Head	86	R	11	7	.....	18	34
Brightsand	87	R	4	37	.....	41	69
Stowlea	88	R	17	34	.....	51	88
St. Walburg	89	R	70	104	.....	174	265
Glenbogie	90	R	26	41	2	69	89
Red Cross	91	R	17	48	.....	65	97
Grassy Lake	92	R	3	14	.....	17	24
Fort Pitt	93	R	21	31	.....	52	102
Harlan	94	R	10	24	.....	34	37
Onion Lake	95	R	17	41	.....	58	62
Loon Lake	96	R	5	25	.....	30	104
Ile à la Crosse	103	R	5	48	.....	53	390
La Plonge	104	R	5	35	.....	40	90
Pegasus	107	R	14	25	.....	39	123
Rabbit River	108	R	9	13	.....	22	64
Meadow Lake South (Sud)	109	R	6	4	.....	10	32
Meadow Lake	110	R	48	124	.....	172	241
Island Hill	111	R	5	17	.....	22	70
Green Lake	113	R	9	32	.....	41	143
Sled Lake	114	R	†	†	.....	.....	49
Head Stony Lake	116	R	1	5	.....	6	21
Witchekan	117	R	23	58	.....	81	120
Parker	118	R	7	16	.....	23	44
Shell River	119	R	1	36	.....	37	63
Belivieu	120	R	5	16	.....	21	82
Mildred	121	R	0	11	.....	11	45
Shell Lake	122	R	13	31	.....	44	119
Paddling Lake	123	R	8	45	.....	53	93
Iroquois	124	R	3	4	.....	7	54
Moon Hill	125	R	5	25	.....	30	107
Sich	126	R	6	38	.....	44	127
Krydor	127	R	15	106	2	123	238
Greystone	128	R	3	68	.....	71	129
Scott School	129	R	4	19	3	26	78
Great Deer	130	R	5	63	2	70	155
Halcyonia	131	R	14	48	.....	62	132
Borden	132	R	60	65	1	126	158
Turtle Lake South (Sud)	133	R	11	25	.....	36	55
Radisson	134	R	10	21	.....	31	72
"	135	R	49	102	.....	151	268
Hopewell	136	R	13	49	.....	62	133
Maymont	137	R	40	76	.....	116	138
"	138	R	22	38	1	61	91

† No poll held—Le scrutin n'a pas été tenu.

NORTH BATTLEFORD—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Charles Edwin Long	Cameron Ross McIntosh			
Fielding	139	R	73	46	.....	119	159
Scottville	140	R	9	35	.....	44	100
Wheat Heart	141	R	8	31	1	40	125
Barabach	142	R	6	54	2	62	109
Slava	143	R	4	44	.....	48	119
Hillsborough	144	R	0	28	.....	28	50
Grey School	145	R	23	62	.....	85	112
Ruddell	146	R	40	42	.....	82	123
Badger Bluff	147	R	23	52	1	76	136
Richard	148	R	29	83	.....	112	164
Speers	149	R	52	74	2	128	162
Hafford	150	R	27	126	1	154	233
Redberry	151	R	5	104	1	110	217
Langley	152	R	7	35	.....	42	91
Keatley	153	R	65	24	.....	89	121
Oldbury	154	R	13	45	.....	58	83
Whitkow	155	R	4	68	.....	72	152
Turberville	156	R	10	28	.....	38	57
Alticane	157	R	12	6	.....	18	43
Albertown	158	R	2	29	.....	31	66
Bahniuk	159	R	2	46	.....	48	103
Lorenzo School	160	R	5	26	.....	31	137
Ravenhead	161	R	2	22	.....	24	86
Howard	162	R	6	54	.....	60	109
Mayfair	163	R	14	10	.....	24	64
North Battleford Advance (Provisoire)	.....	R	26	24	.....	50	.....
Totals—Totaux	154	.....	2,950	6,147	42	9,139	16,468

Majority for / Majorité pour **Cameron Ross McIntosh, 3,197.**

HUMBOLDT Population —1926,41,132

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Albert Frederick Totzke	Edward Sexton Wilson			
Kandahar	1	R	81	20	2	103	152
Dafoe	2	R	36	41	.....	77	128
Jansen	3	R	112	25	.....	137	215
Prairie Rose	4	R	31	7	.....	38	72
Esk	5	R	55	5	.....	60	214
Drake	6	R	39	11	.....	50	201
Lanigan	7	R	83	54	1	138	176
"	8	R	34	12	2	48	113
Bloomfield	9	R	9	10	.....	19	85
Guernsey	10	R	66	34	.....	100	145
Cressman	11	R	25	1	.....	26	163
Eltham	12	R	31	7	.....	38	166
Morrison	13	R	42	15	.....	57	161
Young	14	R	132	68	3	203	265
Manitou Beach	15	R	13	7	1	21	98
Zangwill	16	R	35	10	.....	45	77
Zelina	17	R	135	35	.....	170	240
Simmons	18	R	41	21	.....	62	118
Allan	19	R	156	31	.....	187	239
Forslund	20	R	59	2	.....	61	109
Neely	21	R	22	26	.....	48	93
Viscount	22	R	126	88	3	217	292
Plunkett	23	R	42	14	.....	56	146
Brithdir	24	R	14	3	.....	17	103
Duffville	25	R	32	29	.....	61	157
Attica	26	R	17	11	.....	28	127
Sinnett	27	R	67	4	.....	71	124
Leroy	28A	R	12	31	.....	43	110
"	28B	R	4	6	.....	10	61
Nealdale	29	R	10	11	.....	21	140
Big Quill Lake	30	R	19	13	.....	32	61
Islay	31	R	8	26	.....	34	145
Watson	32	R	44	13	.....	57	107
"	33	R	69	50	4	123	158
Martin	34	R	57	6	.....	63	128
McCulloch	35	R	6	10	.....	16	100
Shady Grove	36	R	38	24	.....	62	93
Banner	37	R	51	22	.....	73	129
Burr	38	R	28	34	1	63	110
Hillsley	39	R	28	43	.....	71	158
Auckland	40	R	48	7	.....	55	98
Rutan	41	R	30	18	1	49	187
Colonsay	42	R	96	22	.....	118	210
Elstow	43	R	68	51	.....	119	175
North Elstow	44	R	19	35	.....	54	104
St-Denis	45	R	55	14	.....	69	115
Beebe	46	R	39	5	1	45	162
Meacham	47	R	90	23	1	114	242
Saxby	48	R	35	12	.....	47	108
Lucasville	49	R	35	8	.....	43	108
Hessledale	50	R	21	2	.....	23	102
McLean	51	R	24	12	.....	36	72
Pain	52	R	79	15	.....	94	204
McIntyre	53	R	53	4	.....	57	165
Peterson	54	R	49	6	.....	55	143
Koob	55	R	31	6	.....	37	115
Carmel	56	R	92	13	.....	105	177
Dixon	57	R	41	30	.....	71	105
Humboldt	58	R	75	26	.....	101	177
"	59A	R	82	121	.....	203	276
"	59B	R	89	97	.....	186	291
"	59C	R	105	98	.....	203	261
" Advance (Provisoire)	.....	R	16	19	.....	35	.....
Muenster	60	R	151	24	6	181	237
St-Gregor	61	R	59	10	.....	69	134

HUMBOLDT—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Albert Frederick Totzke	Edward Sexton Wilson			
Englefeldt	62	R	85	20		105	194
Vossen	63	R	68	5		73	155
Green Meadow	64	R	40	12		52	138
Lake Edward	65	R	18	44		62	151
Spalding	66	R	76	46	2	124	159
Laurier	67	R	20	24		44	118
Annaheim	68	R	128	12		140	173
Marysburg	69	R	113	6	3	122	186
Fulda	70	R	98	3		101	167
Keller	71	R	31	3		34	86
Bruno	72A	R	88	8		96	161
"	72B	R	89	19		108	168
Dana	73	R	68	14		82	195
Thiel Krentz	74	R	25	2		27	100
Bremen	75	R	47	2		49	92
Prud'homme	76	R	226	19	1	246	309
Vonda	77A	R	85	18		103	186
"	77B	R	75	21		96	158
Steinbach	78	R	15	12		27	118
Aberdeen	79	R	100	23		123	232
Fish Creek	80	R	80	17		97	173
McGregor	81	R	26	23		49	199
Florek	82	R	81	3		84	162
Forner	83	R	40	0		40	152
Leofeld	84	R	30	1		31	68
Cudworth	85	R	147	16		163	265
Duerr	86	R	31	0		31	65
Willmont	87	R	38	0		38	73
Lake Lenore	88	R	172	24		196	250
Byng	89	R	49	26		75	122
Naicam	90	R	78	84		162	206
Olson	91	R	54	56		110	246
Lac Vert	92	R	50	56	2	108	168
Pleasantdale	93	R	33	70		103	175
Kermarie	94	R	37	8		45	113
Daylesford	95	R	59	36		95	231
Verndale	96	R	21	18		39	136
Middle Lake	97	R	22	30		52	115
Pilger	98	R	63	19		82	152
St-Benedict	99	R	57	7		64	137
Hoodoo	100	R	33	3		36	96
Leofnard	101	R	31	1		32	110
Horodenko	102	R	47	10		57	141
Poltawa	103	R	31	9	2	42	110
Alvena	104	R	40	48	4	92	191
Vladmir	105	R	28	11	2	41	86
Totals—Totaux	111		6,264	2,447	42	8,753	16,835

Majority for / Majorité pour **Albert Frederick Totzke, 3,817.**

KINDERSLEY Population—1926, 31,832

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Archibald M. Carmichael	John Albert Dowd			
		On a recount—(Sur un nouveau dépouillement)					
Court	1	R	18	27	1	46	76
Antelope Park	2	R	16	21	1	38	58
Loverna	3	R	95	62	.....	157	177
Pizarro	4	R	37	24	.....	61	83
Alsask	5	R	92	99	2	193	215
Merid	6	R	21	27	.....	48	57
Glen Almond	7	R	22	34	.....	56	95
Eyre	8	R	27	22	.....	49	77
Masonville	9	R	33	10	.....	43	66
Josephine	10	R	25	8	.....	33	55
Waynfleet	11	R	14	11	.....	25	38
Connell's Corners	12	R	8	2	.....	10	27
Ross Moir	13	R	13	1	.....	14	19
Mantario	14	R	63	10	.....	73	82
Marengo	15	R	34	117	.....	151	182
Hoosier	17	R	61	46	.....	107	142
Umphrey	18	R	26	2	.....	28	46
Fusilier	19	R	24	12	.....	36	46
Major	20	R	49	24	1	74	88
Martin	21	R	33	3	.....	36	38
Dewar Lake	22	R	40	12	.....	52	55
Huron	23	R	27	29	.....	56	88
Flaxcombe	24	R	62	71	.....	133	183
Johnston	25	R	39	5	.....	44	58
La Porte	26	R	24	28	.....	52	69
Royal Canadian	27	R	32	2	.....	34	45
Gorefield	28	R	21	6	.....	27	43
Rankin	29	R	19	9	.....	28	54
Corfield	30	R	26	27	.....	53	66
Eatonia	31	R	61	83	1	145	203
Warrior	32	R	47	14	.....	61	80
Pinkham	33	R	80	51	.....	131	170
South Smiley	34	R	24	9	1	34	48
North Smiley	35	R	43	46	.....	89	110
Joffre	36	R	5	19	3	27	45
Superb	37	R	24	34	1	59	73
Ashford	38	R	13	10	1	24	38
Driver	40	R	40	18	2	60	64
Awde Hill	41	R	69	12	2	83	105
Fairmount	42	R	50	31	.....	81	107
Stony Vista	43	R	42	9	.....	51	69
Holbeck	45	R	46	32	1	79	87
Teepee	46	R	17	39	.....	56	74
Tuscola	47	R	22	26	.....	48	74
Glidden	48	R	58	30	.....	88	112
South Valley	49	R	57	8	.....	65	72
Kindersley	50	R	89	81	2	172	
"	50A	R	93	84	.....	177	604
"	50B	R	65	93	1	159	
" Advance (Provisoire)	.....	R	2	2	.....	4	.....
Merrington	51	R	31	13	.....	44	63
South Coleville	52	R	35	34	.....	69	69
North Coleville	53	R	48	55	1	104	110
Elm Point	54	R	16	25	1	42	60
Ermine	55	R	17	50	1	68	71
Proudville	56	R	14	27	.....	41	49
Killarney	57	R	17	20	.....	37	47
Avonhill	58	R	36	22	.....	58	71
Bradle	59	R	73	64	.....	137	173
Bostonia	60	R	31	18	.....	49	49
Madison	61	R	50	46	.....	96	122
Code	62	R	31	3	.....	34	78
Pioneer Grove	63	R	32	8	.....	40	74

KINDERSLEY—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Archibald M. Carmichael	John Albert Dowd			
Snipe Lake	64	R	31	17	.....	48	91
Andewanda	65	R	29	31	.....	60	67
Netherhill	66	R	75	94	2	171	186
Eagle Lake	67	R	20	9	.....	29	48
Mirror	68	R	11	26	.....	37	51
Millerdale	69	R	24	56	.....	80	97
Sable	70	R	7	51	1	59	74
Dodsland	71	R	48	103	1	152	177
Druid	72	R	43	66	1	110	136
Lakeside	73	R	3	49	1	53	83
Minor Lake	74	R	22	18	1	41	58
Brock	75	R	91	75	.....	166	206
Lovedale	76	R	22	7	.....	29	62
Eston	77A	R	55	64	2	121	153
"	77	R	40	57	1	98	160
McElroy	78	R	26	16	.....	42	77
Isham	79	R	17	26	.....	43	85
Richlea	80	R	41	67	.....	108	171
Red Rock	81	R	31	14	1	46	62
D'Arcy	82	R	42	56	1	99	159
Denehurst	83	R	31	14	.....	45	71
Glascow	84	R	17	25	.....	42	70
Plenty	85	R	55	74	.....	129	170
Peace	86	R	25	19	2	46	76
Richloam	87	R	32	26	.....	58	85
Stranrear	88	R	39	38	.....	77	126
Glengary	89	R	21	36	.....	57	77
Kensington	90	R	38	7	.....	45	68
Oskaloosa	90A	R	18	24	.....	42	61
Fiske	91	R	57	49	1	107	176
Bickleigh	92	R	43	32	.....	75	133
Plato	93	R	39	70	.....	109	127
Darwin	94	R	59	7	.....	66	96
Tyner	95	R	33	23	.....	56	79
Fundale	96	R	16	23	.....	39	56
Neosho	97	R	67	9	.....	76	116
Neuve Chappelle	98	R	35	15	.....	50	59
Lacadena	99	R	41	41	.....	82	97
Greenan	100	R	14	48	2	64	87
Belvoir	101	R	4	19	.....	23	74
Herschel	102	R	52	63	2	117	136
Lawson	103	R	45	23	4	72	92
Daisy Hill	104	R	34	37	.....	71	88
Gunworth	105	R	36	32	1	69	110
Wartime	106	R	32	33	2	67	91
West Gap	107	R	6	21	.....	27	48
Sanctuary	108	R	78	40	.....	118	179
Tuberose	109	R	64	55	1	120	147
Horse Butte	110	R	69	23	1	93	164
Saskatchewan Landing	111	R	34	55	1	90	90
Kyle	112	R	80	53	.....	133	178
Clearwater	113	R	43	23	.....	66	94
East Gap	114	R	12	18	1	31	52
Elrose	115	R	90	73	1	164	214
Hughton	116	R	75	79	1	155	227
Hester	117	R	11	13	.....	24	33
South Dean	118	R	12	3	.....	15	35
Neasden	120	R	42	12	1	55	60
Alford	121	R	9	10	21	40	79
Forgan	122	R	55	29	1	85	124
Wiseton	123	R	84	40	.....	124	176
Sawyer	124	R	55	21	3	79	128
Coteau Plains	125	R	10	20	1	31	43
Kirby	126	R	20	30	.....	50	68
Beechy	127	R	74	51	3	128	196

KINDERSLEY—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Archibald M. Carmichael	John Albert Dowd			
Buffalo Basin	128	R	29	15	.....	44	67
Inverarity	129	R	0	15	.....	15	38
Steeldale	130	R	33	14	.....	47	130
Dinsmore	131	R	88	132	.....	220	260
Abermule	132	R	11	30	.....	41	91
Rossduff	133	R	22	67	11	100	153
Pearson	134	R	10	41	.....	51	88
Arkenneth	135	R	19	37	1	57	60
Bernard	136	R	31	40	1	72	96
Demaine	137	R	27	81	.....	108	137
Lucky Lake	138	R	43	109	3	155	189
Big Valley	140	R	39	31	1	71	74
McRorie	142	R	80	46	3	129	180
"	142A	R	49	67	.....	116	162
Birsay	143	R	54	61	2	117	189
Dunblane	144	R	68	82	2	152	300
Elbow Bridge	145	R	9	22	.....	31	44
Tullis	146	R	35	62	.....	97	127
Green Briar	147	R	13	57	2	72	99
New Hazelton	148	R	17	92	4	113	178
Totals—Totaux	148	.....	5,540	5,326	115	10,981	15,120

Majority for / Majorité pour } **Archibald M. Carmichael, 214.**

LAST MOUNTAIN Population—1926, 35,608

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	William Russell Fansher	William Anderson MacFarlane			
			On a recount (Sur un nouveau dépouillement)				
Craven	1	R	56	43	.....	99	165
Kilshannon	2	R	54	41	1	96	142
Loon Creek	3	R	27	45	4	76	96
Wheatwyn	4	R	21	68	3	92	108
Fairy Hill	5	R	14	85	3	102	128
Glenbrae	6	R	25	52	2	79	131
Longlaketon	7	R	17	64	.....	81	102
Silton	8	R	49	53	1	103	137
Marieton	9	R	48	24	.....	72	109
Pengarth	10	R	62	33	2	97	145
Gibbs	11	R	61	30	.....	91	123
Bulyea	12	R	125	72	1	198	285
Earl Grey	13	R	47	97	4	148	179
"	13A	R	39	72	5	116	141
Southey	14	R	31	62	5	98	152
"	14A	R	35	90	3	128	160
Markinch	15	R	94	92	1	187	231
Cupar	16	R	66	66	.....	132	383
"	16A	R	73	78	1	152	
Fox Hills	17	R	20	39	3	62	96
Gregherd	18	R	34	48	2	84	112
West Branch	19	R	29	66	7	102	146
Butterton	20	R	45	85	1	131	160
Strasbourg	21	R	87	91	.....	178	250
"	21A	R	88	57	.....	145	237
Ravinside	22	R	42	27	.....	69	90
Lake Centre	23	R	25	29	.....	54	96
Duval	24	R	40	39	.....	79	177
Clapton	25	R	42	20	1	63	90
Elbourne	26	R	29	44	1	74	77
Oak Lake	27	R	31	13	.....	44	80
Arbury	28	R	3	67	2	72	172
Marr Hall	29	R	12	11	.....	23	135
Arpad	30	R	27	10	1	38	81
Eskdale	31	R	44	24	1	69	131
Garnock	32	R	43	39	4	86	131
Watson	33	R	17	33	3	53	78
Ituna	34	R	54	104	1	159	182
Morrison	35	R	44	43	3	90	106
Jasmin	36	R	50	53	2	105	137
Kelliker	37	R	86	45	2	133	160
"	37A	R	80	50	1	131	166
Le Ross	38	R	78	56	.....	134	179
Steele	39	R	18	43	.....	61	139
The Forks	40	R	18	21	1	40	106
Drinking Creek	41	R	12	47	.....	59	79
Last Mountain	42	R	45	11	.....	56	87
Swanell	43	R	83	8	.....	91	109
Cymric	44	R	31	44	.....	75	109
Arlington Beach	45	R	43	42	.....	85	122
Taylorboro	46	R	48	35	.....	83	91
Govan	47	R	105	57	1	163	196
"	47A	R	64	57	3	124	155
Clear Lake	48	R	74	22	.....	96	108
Lornhill	49	R	65	15	.....	80	111
Highclere	50	R	60	10	1	71	118
Wolfsheim	51	R	14	58	1	73	97
Gordon	52	R	52	10	2	64	160
Lestock	53	R	86	97	1	184	285
Eastward	54	R	70	19	.....	89	101
Walkerville	55	R	43	49	1	93	128
Winthorpe	56	R	18	101	.....	119	153
Horse Lake	57	R	75	26	4	105	131

LAST MOUNTAIN—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	William Russell Fansher	William Anderson MacFarlane			
Wilbur	58	R	81	31	5	117	150
Marlow	59	R	59	18	3	80	97
Westmoor	60	R	50	7	2	59	85
Punnichy	61	R	73	56	6	135	215
Quinton	62	R	22	75	5	102	137
Raymore	63	R	96	102	2	200	232
Semans	64	R	80	19	1	100	137
"	64A	R	124	80	.....	204	281
Tate	65	R	128	38	1	167	210
Hatfield	66	R	45	24	2	71	83
Long Lake	67	R	51	22	.....	73	76
Wreford	68	R	24	24	.....	48	48
Nokomis	69	R	63	81	2	146	188
"	69A	R	78	70	3	151	199
Lewiswyn	70	R	61	25	1	87	111
Dickens	71	R	11	8	.....	19	30
Round Plains	72	R	59	16	1	76	85
Emerald	73	R	61	11	.....	72	85
Ladstock	74	R	37	10	.....	47	79
Cuthill	75	R	25	66	3	94	175
Malby	76	R	21	44	1	66	121
Foam Lake	77	R	55	45	.....	100	150
"	77A	R	45	116	1	162	204
Kelvin Grove	78	R	1	57	.....	58	114
Morrisville	79	R	42	34	.....	76	140
Birch Creek	80	R	22	16	.....	38	102
Wishart	81	R	33	24	.....	57	179
Touchwood	82	R	13	42	2	57	108
Kutawa	83	R	35	20	.....	55	91
Perryville	84	R	38	4	1	43	68
Saline Creek	85	R	83	15	1	99	116
Richfarms	86	R	53	47	1	101	137
Ambassador	87	R	30	59	1	90	107
Undora	88	R	16	28	2	46	67
Thornfield	89	R	21	32	.....	53	49
Lockwood	90	R	43	79	1	123	137
Howatt	91	R	36	23	.....	59	87
Depew	92	R	16	12	2	30	58
Foote	93	R	45	102	1	148	186
Big Quill	94	R	26	74	4	104	153
Copeland	94A	R	32	55	2	89	122
East Lynne	95	R	17	39	3	59	112
Rushville	96	R	24	24	.....	48	89
Dunning	97	R	16	10	.....	26	85
Leslie	98	R	56	58	.....	114	211
Poorman	99	R	15	16	.....	31	51
Totals—Totaux	109	.....	5,080	4,890	146	10,116	14,518

Majority for / Majorité pour **William Russell Fansher, 190.**

LONG LAKE Population—1926, 33,280

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	John Frederick Johnston	William Pound			
Grand Coulee (Rural)	1	R	30	29	1	60	113
Pense	2	R	51	69	2	122	177
"	2	R	66	54	1	121	177
Belle Plaine	3	R	25	27	.....	52	150
Keystown	4	R	49	25	.....	74	151
Grand Coulee	5	R	77	51	1	129	157
Dundonald	6	R	43	19	.....	62	118
Cottonwood	7	R	43	39	1	83	103
Fairville	8	R	74	38	.....	112	166
Waldorf	9	R	34	13	.....	47	102
Vanceburg	10	R	31	18	.....	49	96
Disley	11	R	102	64	2	168	213
Lumsden (Rural)	12	R	72	46	2	120	176
Dundee	13	R	24	34	.....	58	77
Regina Beach	14	R	35	45	.....	80	153
Moorlands	15	R	16	17	.....	33	53
Bethune	16	R	119	87	1	207	255
Westridge	17	R	22	20	.....	42	82
Clarendon School	18	R	34	54	5	93	133
Sheppard	19	R	4	22	.....	26	62
Findlater	20	R	16	48	.....	64	102
Edwards	21	R	14	11	.....	25	54
Keddleston	22	R	42	24	.....	66	107
Dilke	23	R	74	34	.....	108	176
Kenochee	24	R	39	115	1	55	87
Chamberlain	25	R	56	42	.....	98	156
Spence	26	R	15	35	.....	50	74
"	27	R	53	34	1	88	93
Hustlers	28	R	16	36	.....	52	86
Smiths	29	R	40	21	.....	61	112
Aylesbury	30	R	69	66	.....	135	175
Holdfast	31	R	103	50	2	155	222
Lakeside	32	R	87	3	.....	90	116
Penzance	33	R	105	28	1	134	269
Craik	34	R	94	113	5	212	277
"	34	R	97	92	5	194	216
Eldon	35	R	57	19	1	77	200
Woodmere	36	R	16	11	.....	27	34
Elbow	37	R	72	96	.....	168	176
"	37	R	62	67	2	131	220
Rosemae	38	R	39	13	2	54	89
McGregor	39	R	31	6	.....	37	57
Reber	40	R	40	19	.....	59	108
Girvin	41	R	95	83	.....	178	217
Sunny Knoll	42	R	39	32	.....	71	106
Liberty	43	R	147	38	2	187	267
Ohio	44	R	22	13	.....	35	62
Stalwart	45	R	47	70	.....	117	183
Bermuda	46	R	32	34	.....	66	117
Trenton	47	R	35	20	1	56	80
New Deloraine	48	R	48	11	.....	59	113
Davidson	49	R	101	52	1	154	479
"	49	R	108	67	.....	175	
Willner	50	R	31	6	.....	37	51
Pebble Beach	51	R	31	12	.....	43	78
Loreburn	52–53	R	107	84	.....	191	255
Bonnie View	54	R	26	16	.....	42	68
Strongfield	55	R	91	35	.....	126	208
Riverside	56	R	24	3	.....	27	105
Grunerud	57	R	13	9	.....	22	90
Daveys	58	R	25	28	.....	53	115
Hawarden	59	R	123	53	.....	176	288
Palmer	60	R	21	5	.....	26	47
Bladworth	61	R	99	36	3	138	192
"	61	R	116	32	3	151	186

LONG LAKE—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	John Frederick Johnston	William Pound			
Atleys	62	R	12	18	.....	30	38
Maple Valley	63	R	28	54	.....	82	118
Devil's Creek	64	R	31	45	.....	76	161
Imperial	65	R	120	133	.....	253	351
Watertown	66	R	35	28	.....	63	135
Simpson	67	R	112	77	.....	189	312
Elliott	68	R	37	8	2	47	106
Smithburg	69	R	16	47	1	64	84
Aikens	70	R	53	21	.....	74	114
Kenaston	71	R	55	76	.....	131	159
Strong	72	R	41	23	.....	64	102
Mac	73	R	36	10	.....	46	83
Glenside	74	R	75	32	.....	107	155
Broderick	75	R	64	31	.....	95	137
Nary	76	R	25	22	.....	47	124
Hamre	77	R	21	6	.....	27	58
Eden Valley	78	R	13	23	.....	36	108
White Wings	79	R	19	10	.....	29	54
Hanley	80	R	89	76	.....	165	268
Crescent View	81	R	47	14	3	64	122
Zid	82	R	61	39	.....	100	186
McCraney	83	R	10	17	.....	27	135
Horseshoe Lake	84	R	3	26	1	30	85
Arthur	85	R	10	6	1	17	104
Manitou	86	R	23	10	.....	33	79
Hillcrest	87	R	23	10	.....	33	107
Amazon	88	R	28	12	.....	40	139
Venn	89	R	73	23	.....	96	189
Watrous	90	R	135	104	.....	239	295
"	90	R	142	80	1	223	331
Renown	91	R	24	12	3	39	89
Lumsden	92	R	41	47	1	89	112
"	93	R	42	66	.....	108	130
Totals—Totaux	98	.....	5,113	3,599	59	8,771	13,997

Majority for / Majorité pour } **John Frederick Johnston, 1,514.**

MACKENZIE Population—1926, 38,179

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Milton Neil Campbell	John Angus MacMillan			
Duck Mountain	1	R	146	29	2	177	227
Bear's Head	2	R	59	18	.....	77	132
White Beach	3	R	58	28	2	88	261
Maloneck	4	R	62	48	.....	110	149
Padola	5	R	36	64	.....	100	192
Racing Lake	6	R	104	48	.....	152	247
St. Philips	7	R	30	63	1	94	189
Arran	8	R	60	20	.....	80	83
Pelly	9	R	173	72	8	253	297
Sunny Isle	10	R	47	26	1	74	76
Swan Plain	11	R	54	87	3	144	222
Arabella	12A	R	15	20	.....	35	41
"	12B	R	19	0	.....	19	30
Norquay	13	R	111	104	1	216	282
" South (Sud)	14	R	48	56	1	105	149
Njersda	15	R	113	27	.....	140	217
Witouch	16	R	45	60	.....	105	204
Moss Lake	17	R	35	54	4	93	138
Hyas	18	R	84	34	9	127	186
Danbury	19	R	54	20	.....	74	139
Glenelder	20	R	35	24	.....	59	152
Goldbank	21	R	39	25	.....	64	134
Goodhue	22	R	82	13	1	96	118
Stenen	23	R	190	28	3	221	257
Crystal Lake	24	R	36	21	.....	57	109
Amsterdam	25	R	39	96	1	136	243
Meadowvale	26	R	40	24	.....	64	104
Tiny	27	R	15	69	2	86	152
Norway	28	R	79	46	3	128	174
Preeceville A-M	29	R	93	70	4	167	342
" N-Z	29	R	55	22	2	79	
Tadmore	30	R	60	44	.....	104	126
Sturgis	31	R	129	37	.....	166	233
Cavel	32	R	56	31	.....	87	204
Segurdson	33	R	7	4	.....	11	15
Halchuk	34	R	16	12	.....	28	38
Harris	35	R	55	33	1	89	163
Etomimami	36	R	103	14	3	120	189
Buchanan South (Sud)	37	R	68	114	.....	182	299
" North (Nord)	38	R	72	33	1	106	176
Mitchellview	39	R	83	22	.....	105	259
Ketchen	40	R	42	28	.....	70	147
Prairie North (Nord)	41	R	68	22	.....	90	145
Ohrn	42	R	13	15	2	30	51
Rockford	43	R	24	2	.....	26	46
Miller	44	R	12	29	2	43	142
Hazel Dell	45	R	16	44	2	62	240
Dobrowoody	46	R	3	61	.....	64	127
Rama	47	R	71	96	.....	167	306
Boxmore	48	R	58	65	.....	123	259
Invermay	49	R	104	103	.....	207	262
Silver Springs	50	R	17	35	.....	52	96
Thunder Hill	51	R	17	19	.....	36	79
Gunn	52	R	2	21	.....	23	50
Humphries	53	R	5	10	.....	15	31
Lintlaw	54	R	86	65	1	152	196
Heatherbank	55	R	18	32	.....	50	78
Stonewall	56	R	37	4	.....	41	70
Netherton	57	R	20	11	1	32	65
White Sand	58	R	9	47	1	57	147
Margo	59	R	101	54	.....	155	225
Benton	60	R	29	31	.....	60	86
Bond	61	R	49	21	.....	70	120
Nut Mountain	62	R	34	21	.....	55	107
Yellow Quill	63	R	27	2	.....	29	46

MACKENZIE—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Milton Neil Campbell	John Angus MacMillan			
Herbert	64	R	16	11	.....	27	43
Cluffield	66	R	57	14	.....	71	168
Kelvington	67	R	136	84	.....	220	297
Summitt	68	R	93	10	1	104	153
Bear Lake	69	R	28	28	2	58	66
Kuroki	70	R	55	47	.....	102	185
Quill Plains	71	R	31	55	.....	86	118
Kristness	72	R	93	20	.....	113	167
Fishing Lake	73	R	28	56	.....	84	120
Sunderland	74	R	56	62	.....	118	146
Meadow Bank	75	R	78	24	.....	102	120
Pipestone	76	R	39	26	.....	65	141
Ottawa	77	R	31	57	1	89	141
Nobleville	78	R	11	19	.....	30	67
Red Deer	79	R	9	7	.....	16	69
Barford	80	R	13	18	.....	31	67
Archerwill	81	R	11	15	.....	26	86
Nora	82	R	8	75	1	84	176
Rose Valley	82A	R	49	77	1	127	227
Fosston	83	R	16	73	2	91	126
Hendon	84	R	56	48	1	105	125
Wadena (Rural)	85	R	45	42	2	89	134
"	86A	R	43	103	3	149	199
"	86B	R	18	62	.....	80	98
" Union Hospital	86C	R	4	16	.....	20	24
Elfros	87	R	136	54	.....	190	278
Argyle	88	R	38	26	.....	64	70
Paswegin	89	R	42	43	.....	85	113
Harrow	90	R	33	46	.....	79	122
Ponass Lake	91	R	16	59	2	77	133
Ridgeway	92	R	16	15	.....	31	75
Echo Lake	93	R	40	12	.....	52	110
Barrier	94	R	25	46	.....	71	105
Gardenie	95	R	42	73	1	116	176
Parkvilla	96	R	28	47	.....	75	96
Clair	97	R	14	102	.....	116	150
Mozart	98	R	160	71	12	243	300
Wynyard (Rural)	99	R	83	48	.....	131	175
Wynyard	100A	R	60	125	2	187	228
"	100B	R	21	106	.....	127	161
Magnusson	101	R	39	17	.....	56	79
Middle Quill	102	R	25	20	.....	45	61
Quill Lake	103	R	153	105	.....	258	282
Westford	104	R	66	18	.....	84	105
St. Front	105	R	18	59	.....	77	155
Misfeldt	106	R	48	10	.....	58	140
Loring	107	R	7	15	.....	22	112
Totals—Totaux	112	.....	5,701	4,664	93	10,458	16,558

Majority for / Majorité pour **Milton Neil Campbell, 1,037.**

MAPLE CREEK Population—1926, 39,444

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	George Spence	James Beck Swanston			
Rosefield	2	R	19	34		53	77
Monchy	3	R	37	26		63	69
Diebolt	4	R	14	16	1	31	36
Canuck	5	R	34	28		62	96
Treelon	6	R	35	26		61	98
Beattie	7	R	41	5		46	66
Gilberton	8	R	40	4		44	59
Lakeside	9	R	26	2		28	48
South Claydon	10	R	52	5		57	62
Divide	12	R	36	15	2	53	55
Yellowstone	13	R	57	32		89	115
Supreme	14	R	22	4		26	35
Battle Creek	15	R	29	16		45	59
Zentner	16	R	33	1		34	36
Willow Creek	17	R	16	5		21	24
Govenlock	18	R	44	16		60	65
Senate	19	R	29	7		36	52
Consul	20	R	17	31		48	62
Vidora	21	R	50	55		105	138
Robsart	22	R	122	53		175	210
Chinook	23	R	13	52		65	81
Allanby	24	R	48	16		64	84
Claydon	25	R	33	11		44	51
Echo	26	R	40	7		47	68
Frontier	27	R	71	39		110	131
Swanson	28	R	51	6		57	85
Climax	29	R	81	110		191	236
Taber	30	R	53	26		79	95
Harrisland	31	R	105	58		163	191
Roche Plain	32	R	34	38		72	88
Edmond	33	R	23	28		51	58
Orkney	34	R	46	71		117	126
Maysfield	35	R	10	17		27	30
Green	36	R	45	29	1	75	84
McCarthy	37	R	27	2		29	49
Divide East (Est)	38	R	51	28		79	120
Coriander	39	R	31	22	1	54	86
Val Marie	40	R	22	13		35	54
White Mud	41	R	30	15	2	47	50
Waldville	42	R	53	19	1	73	85
Amelia	43	R	43	15		58	88
White Clay	44	R	40	14		54	95
Eastbrook	45	R	66	20		86	89
Anderson	46	R	26	18		44	60
Ravenscraig	47	R	77	58		135	205
Oxarat	48	R	15	37		52	62
Merry Flat	49	R	34	20		54	78
Coulée	50	R	26	26		52	84
"	51A	R	19	14		33	37
Bélanger	51	R	18	14		32	54
Crossfell	52	R	39	15		54	64
"	52A	R	9	21		30	48
Klintonel	53	R	20	48		68	92
Strong	54	R	80	21		101	105
East End	55	R	101	100	2	203	250
Peterson	56	R	49	15		64	71
Chambray	57	R	31	20		51	53
Quennell	58	R	30	15		45	63
Hillandale	59	R	26	24		50	68
Glen	60	R	13	26		39	53
Norge	61	R	21	8		29	79
Wallard	62	R	18	43		61	90
Buffalo Horn	63	R	23	35		58	67
Beaver Valley	64	R	37	13		50	71
"	64A	R	0	4		4	6

MAPLE CREEK—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	George Spence	James Beck Swanston			
Rockhill	65	R	9	14	.....	23	40
Cloverly	66	R	60	29	.....	89	85
South Fork	67	R	29	26	.....	55	75
Jumbo Butte	68	R	54	19	.....	73	91
Mine Valley	69	R	38	38	.....	76	84
Powermine	70	R	11	64	.....	75	97
Nummola	71	R	33	33	.....	66	90
Grand View	72	R	46	10	.....	56	84
Driscoll Lake	73	R	58	9	.....	67	83
Westerleigh	74	R	5	6	.....	11	47
Warren	75	R	9	22	.....	31	69
Pinto River	76	R	15	5	.....	20	68
Aneroid South (Sud)	77	R	39	25	.....	64	94
Quimper	78	R	62	8	.....	70	98
McKnight	79	R	20	34	1	55	85
Fairy Lake	80	R	18	32	.....	50	76
Boule Creek	81	R	39	10	.....	49	65
Wise Creek	82	R	27	18	.....	45	83
Notukeu	83	R	32	23	1	56	69
Grassy Creek	84	R	42	35	.....	77	106
Marcliffe	85	R	24	94	.....	118	143
Shaunavon West (Ouest)	86	R	72	285	1	358	436
" East (Est)	87	R	62	225	1	288	373
Cliffe	88	R	15	90	.....	105	110
Dollard	89	R	100	29	.....	129	152
Jones Coulee	90	R	10	31	.....	41	56
Antelope Lake	91	R	21	26	.....	47	76
Paul	92	R	43	4	.....	47	51
Kealey Springs	93	R	45	9	.....	54	73
Piapot Creek	94	R	7	12	.....	19	31
Brysons	95	R	7	21	1	29	54
Young	96	R	9	8	.....	17	21
MacKenzie	97	R	3	16	.....	19	22
Nuttal	98	R	13	6	3	22	33
Grayburn	99	R	11	2	.....	13	32
Box Elder	100	R	31	7	.....	38	71
Fish Creek	101	R	23	11	.....	34	60
Quick	102	R	20	7	.....	27	42
Briggs	103	R	12	10	1	23	30
Hay Creek	104	R	18	14	.....	32	47
Mutrie	105	R	19	12	.....	31	50
Skibbereen	106	R	23	13	.....	36	49
Manville	107	R	28	24	.....	52	69
Stone	108	R	45	32	.....	77	101
Garden Head	109	R	31	40	.....	71	71
Leitchville	110	R	32	47	1	80	93
Polson	111	R	31	43	.....	74	102
Inston	112	R	69	32	.....	101	124
Scotsguard	113	R	78	55	.....	133	157
Admiral	114	R	106	72	.....	178	212
Crichton	115	R	30	56	.....	86	110
Cadillac	116	R	64	106	4	174	208
Gouverneur	117	R	90	26	.....	116	140
Ponteix	118A	R	86	30	5	121	169
"	118	R	102	45	4	151	391
Aneroid	119	R	138	87	.....	225	252
McCallum	120	R	54	9	.....	63	92
Comfort School	121	R	49	3	.....	52	115
Minot	122	R	57	10	1	68	85
Bedford	123	R	13	20	.....	33	52
Vallée Ste-Claire	124	R	25	17	1	43	45
Maxon	125	R	45	11	.....	56	57
Esmond	126	R	52	15	1	68	87
Georgina	127	R	43	8	.....	51	66
Rich Prairie	128	R	48	28	1	77	103

MAPLE CREEK—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	George Spence	James Beck Swanston			
Aldog	129	R	24	31		55	83
String Butte	130	R	37	33		70	90
Craig	131	R	30	33		63	91
Skull Creek	132	R	25	29		54	85
Stillwater	133	R	17	18	1	36	55
Caswell	134	R	17	14		31	59
Cardell	135	R	38	12		50	79
Maple Creek East (Est)	136	R	111	79		190	225
" West (Ouest)	137	R	90	96	2	188	233
Mackid	138	R	13	11		24	40
Scroder	139	R	18	6	1	25	52
Cummings	140	R	10	5		15	30
Fores West (Ouest)	141	R	49	22		71	86
Kincorth	142	R	9	7		16	43
Isabelle	143	R	39	6		45	59
Motherwell	144	R	19	14		33	45
Waposhoe	145	R	27	8	1	36	48
Cross	146	R	24	6		30	61
Piapot	147	R	39	67		106	118
Sidewood South (Sud)	148	R	44	9		53	63
Progressive	149	R	33	27	1	61	85
Carmichael	150	R	59	73	1	133	189
Bench	151	R	40	30		70	89
Illerbrun	152	R	51	18		69	87
Bone Creek	153	R	52	8		60	93
Stone Farm	154	R	61	16		77	88
Congress	155	R	29	12		41	171
Lac Pelletier	156	R	68	11		79	93
Titanic	157	R	39	22	1	62	77
Phenoxville	158	R	47	25		72	98
Pambrun	159	R	38	23		61	116
Vanguard	160	R	60	8		68	89
"	160A	R	89	45		134	185
"	161	R	28	8		36	62
Moundville	162	R	31	2		33	86
Neville	163	R	136	58	2	196	224
Blumen Hoff	164	R	19	23		42	158
Cedar Hills	165	R	9	8		17	103
Fossemour	166	R	37	19		56	89
Sedderstrom	167	R	36	10		46	71
St. Clair	168	R	67	26		93	116
Earview	169	R	44	27		71	95
Mount Royal	170	R	33	21	1	55	70
Stockdale	171	R	22	31		53	76
Gull Lake A-H	172	R	60	88		148	178
" I-Z	172A	R	80	119		199	260
Tompkins	173	R	33	22	1	56	56
" Village	173A	R	60	78		138	167
Sidewood North (Nord)	174	R	14	1		15	18
Prairie Star	175	R	37	13		50	97
Norge Ridge	176	R	43	13		56	65
Sixteen Mile Lake	176A	R	18	8		26	32
Draw	177	R	13	3		16	31
Elmartha	178	R	23	2		25	40
Observation	179	R	5	6		11	27
Golden Prairie	180	R	20	4		24	31
Big Stick	181	R	11	6		17	24
Harnett	182	R	10	10		20	24
Saltfleet	183	R	8	14		22	26
Valley Centre	184	R	27	25		52	86
Antelope	185	R	22	54	1	77	142
Verlo	186	R	53	32	1	86	125
White Craig	187	R	18	21		39	70
North London	188	R	21	34		55	63
Vincent Lake	189	R	29	21		50	56

MAPLE CREEK—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote tota.	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	George Spence	James Beck Swanston			
Keville	190	R	11	23	.....	34	43
Jaster	191	R	12	2	.....	14	29
Rosenfeldt	192	R	23	19	.....	42	61
Cliftonville	193	R	32	7	.....	39	44
Kuest	194	R	18	24	.....	42	64
Surprise	195	R	35	6	.....	41	90
Green Corn	196	R	27	5	.....	32	82
Sarchet	197	R	12	10	1	23	49
"	198	R	18	11	.....	29	42
Myrol	199	R	16	15	.....	31	39
Pentonville	200	R	28	0	.....	28	36
Millie	201	R	14	7	1	22	25
Boyer Lake	202	R	58	13	.....	71	83
Sletten	203	R	61	22	.....	83	137
Hazlet	204	R	124	55	1	180	212
Roseray	205	R	42	21	.....	63	145
Happy Valley	206	R	53	6	.....	59	77
Winterview	207	R	42	4	.....	46	56
Bowden	208	R	35	11	.....	46	61
Tighe	209	R	43	22	.....	65	86
Hoverhill	210	R	18	4	.....	22	87
Oasis	211	R	19	5	.....	24	76
Progress	212	R	17	9	.....	26	77
Totals—Totaux	218	.....	8,202	5,772	54	14,028	19,422

Majority for / Majorité pour **George Spence, 2,430.**

MELFORT Population—1926, 38,403

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Herbert Elwood Keown	Malcolm McLean			
Etoimami	1	R	16	24	.....	40	63
Hudson Bay Junction	2	R	50	99	.....	149	181
Greenbush	3	R	10	28	.....	38	82
McElhaney	4	R	12	14	.....	26	69
Prairie River	5	R	16	25	.....	41	48
Carragana	6	R	8	21	.....	29	69
Greenview	7	R	7	15	.....	22	37
Copeau	8	R	16	5	.....	21	29
North Hyde	9	R	9	8	.....	17	42
Bjorkdale	10	R	18	24	.....	42	71
McDonald	11	R	6	16	.....	22	50
Peesane	12	R	26	45	.....	71	125
Speddington	13	R	30	45	.....	75	104
Pré Ste-Marie	14	R	13	31	.....	44	55
Barker	15	R	9	14	1	24	71
Allanville	16	R	27	29	.....	56	86
Golburn	17	R	39	32	.....	71	123
Crooked River	18	R	28	31	.....	59	110
Eldersley	19	R	45	84	.....	129	173
Tisdale	20	R	41	63	.....	104	147
"	21	R	70	66	.....	136	158
"	22	R	49	51	.....	100	108
"	23	R	79	56	.....	135	157
"	24	R	80	62	.....	142	159
Sylvania	25	R	36	48	1	85	145
Willow Hill	26	R	22	35	.....	57	109
Chagoness	27	R	16	36	.....	52	85
South Star	28	R	22	30	.....	52	108
Valparaiso	29	R	118	83	2	203	280
Star City	30	R	104	68	2	174	201
"	31	R	45	44	1	90	122
"	32	R	71	60	.....	131	162
Naisberry	33	R	59	57	.....	116	172
Queen's Park	34	R	26	35	1	62	127
Young	35	R	47	46	.....	93	140
Silver Park	36	R	16	65	.....	81	111
Jones	37	R	22	47	.....	69	95
Rothwell	38	R	29	68	.....	97	139
Melfort	39	R	52	30	.....	82	138
Stony Creek	40	R	54	40	.....	94	178
Melfort	41	R	71	22	2	95	120
"	42	R	99	59	.....	158	205
"	43	R	106	105	.....	211	247
"	44	R	111	55	.....	166	225
Pleasant Valley	45	R	53	62	.....	115	130
Willowdale	46	R	34	36	.....	70	123
Morwick	47	R	18	16	.....	34	83
St-Brieux	48	R	22	186	2	210	243
Pathlow	49	R	55	106	.....	161	221
Flett Springs	50	R	31	59	.....	90	113
Beatty	51	R	71	108	.....	179	231
Kinistino A-K	52	R	78	116	.....	194	492
" L-Z	52A	R	48	132	.....	180	
"	53	R	27	59	1	87	112
Ethelton	54	R	49	77	.....	126	139
Harryville	55	R	22	39	2	63	114
Little Moose	56	R	0	32	.....	32	89
Meskanaw	57	R	27	64	.....	91	116
Crescent Hill	58	R	32	61	.....	93	122
Gowanbrae	59	R	36	40	2	78	97
Weldon	60	R	52	144	5	201	236
Lake Park	61	R	16	41	2	59	74
Brancepeth	62	R	61	80	1	142	177
Invergordon	63	R	12	53	2	67	117
Hazel Lake	64	R	26	29	.....	55	91

MELFORT—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Herbert Elwood Keown	Malcolm McLean			
Basin Lake	65	R	2	46	.....	48	91
Tarnapol	66	R	55	48	.....	103	159
Crystal Springs	67	R	13	30	.....	43	77
Waitville	68	R	51	27	.....	78	100
Birch Hills	69	R	105	97	1	203	416
"	69A	R	103	84	.....	187	
Deer Lodge	70	R	38	53	.....	91	111
Jumping Lake	71	R	7	66	.....	73	116
Spring Grove	72	R	20	69	.....	89	128
Bonne Madone	73	R	18	69	.....	87	142
Martin	74	R	7	82	.....	89	111
Winton	75	R	36	25	.....	61	120
Coxby	76	R	17	59	.....	76	119
Glen Mary	77	R	39	51	.....	90	140
Viking	78	R	22	79	1	102	126
Bagley	79	R	9	80	.....	89	149
Brockington	80	R	5	27	.....	32	80
MountForest	81	R	24	60	7	91	121
Clapton	82	R	24	64	.....	88	148
Fairy Glen	83	R	13	105	.....	118	176
Teddington	84	R	12	52	2	66	109
Athol	85	R	15	86	1	102	189
Maryville	86	R	17	106	.....	123	180
Irvington	87	R	21	70	.....	91	121
Willow Valley	88	R	73	55	.....	128	156
Edenbridge	89	R	31	49	.....	80	128
Sand Hill Creek	90	R	62	87	3	152	221
Lost River	91	R	11	76	.....	87	182
West Codette	92	R	23	45	1	69	131
Spooner	93	R	32	31	.....	63	104
Ridgedale	94	R	141	49	.....	190	243
Fern Glen	95	R	19	40	.....	59	111
Forester	96	R	14	27	.....	41	86
Leacross	97	R	30	45	2	77	98
Silver Stream	98	R	23	49	1	73	118
Carlea	99	R	22	96	.....	118	149
Pontrilas	100	R	17	57	2	76	120
Codette	101	R	25	74	.....	99	166
Nipawin A-L	102	R	32	95	.....	127	175
" M-Z	102	R	30	82	.....	112	188
Ravine Bank	103	R	5	74	1	80	90
Meteor	104	R	6	39	.....	45	78
Aylsham	105	R	7	46	1	54	68
Ditton Park	106	R	11	70	.....	81	100
Zenon Park	107	R	9	116	4	129	129
New Osgoode	108	R	42	34	.....	76	124
Arborfield	109	R	8	56	.....	64	92
Addington	110	R	13	74	.....	87	112
Moose Range	111	R	16	40	.....	56	95
Carrot River	112	R	5	41	.....	46	63
Queensbury	113	R	2	24	.....	26	64
Jordan River	114	R	8	25	.....	33	106
Ruby Lake	115	R	2	27	.....	29	32
Ridgeview	121	R	14	46	1	61	138
White Fox	122	R	14	34	.....	48	142
Waterview	123	R	13	20	.....	33	121
Kelsey Creek	124	R	0	2	.....	2	80
Fort à la Corne	125	R	5	3	.....	8	10
Foxford	126	R	9	15	.....	24	60
Fox	127	R	0	16	.....	16	62
Sambourg	128	R	14	171	2	187	270
Meath Park	129	R	12	45	.....	57	107
Mons	130	R	5	3	1	9	62
McKague	131	R	22	33	2	57	98

MELFORT—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Herbert Elwood Keown	Malcolm McLean			
Florentine	132	R	14	51	.....	65	108
Arpsville	133	R	51	32	.....	83	125
New England	134	R	35	34	.....	69	74
Lightwood	135	R	26	15	.....	41	87
Cumberland House	136	R	6	56	.....	62	93
Lac la Ronge	137	R	42	13	.....	55	88
Stanley	138	R	12	1	.....	13	21
Sturgeon Landing	139	R	13	42	.....	55	88
Bud's Point	140	R	2	8	.....	10	19
Birch River	141	R	4	9	.....	13	14
Melfort Advance (Provisoire)	.....	.....	0	0	.....	0	.....
Hudson Bay Junction Advance (Provisoire)	.....	R	1	2	.....	3	.....
Totals—Totaux	140	.....	4,306	7,270	60	11,636	17,171

Majority for / Majorité pour } **Malcolm McLean, 2,964.**

MELVILLE Population—1926, 38,591

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Hon. William Richard Motherwell	John A. M. Patrick			
Sanitorium	1	R	98	60	1	159	245
Rookes	2	R	28	23	.....	51	56
Kronsberg	3	R	73	34	.....	107	156
Dysart	4	R	117	58	 4	179	230
McDonald Hills	5	R	43	14	.....	57	93
Balrobie	6	R	39	29	.....	68	143
Lipton	7	R	127	114	2	243	280
Lebret	8	R	169	26	6	201	256
Patrick	9	R	84	43	2	129	147
Hebron	10	R	45	49	3	97	129
File Hills	11	R	52	23	1	76	136
Tullymet	12	R	63	53	.....	116	135
Violette	13	R	46	49	.....	95	131
Balcarres	14A	R	84	96	1	181	200
"	14B	R	88	102	2	192	208
Saltown	15	R	91	54	4	149	178
Kenlis	16	R	58	18	.....	76	105
Abernethy	17A	R	66	59	.....	125	147
"	17B	R	68	52	.....	120	130
Gillespie	18	R	64	25	.....	89	108
Tarnaville	19	R	41	7	.....	48	78
Goodeve	20	R	81	46	.....	127	165
Robert School	21	R	101	12	.....	113	119
Lorlie	22	R	88	33	.....	121	159
Pheasant Forks	23	R	65	49	.....	114	152
Lemberg Rural	24	R	123	25	5	153	193
Lemberg	25	R	103	48	4	155	190
Maple Green	26	R	59	66	4	129	173
Endfield	27	R	43	29	1	73	108
Rosewood	28	R	59	14	.....	73	99
Hyde	29	R	92	39	.....	131	202
Hendorf	30A	R	120	29	2	151	220
"	30B	R	73	55	.....	128	130
Rosemount	31	R	41	19	.....	60	119
Duff	32	R	82	89	1	172	196
Fenwood	33	R	97	57	.....	154	172
Greenbush	34	R	29	55	.....	84	140
Plainview	35	R	64	6	.....	70	121
Birmingham	36	R	74	37	.....	111	136
Pearl Park	37	R	67	12	.....	79	122
Surprise	38	R	41	10	.....	51	74
Mariahilf	39	R	112	3	.....	115	154
Killaley	40	R	143	12	2	157	187
Melville View	41	R	54	19	1	74	84
Wymer	41A	R	38	17	1	56	87
Melville	42A	R	68	52	.....	120	345
"	43B	R	81	64	11	156	
"	43	R	85	85	5	175	244
"	44A	R	163	89	3	255	346
"	44B	R	155	88	.....	243	311
"	45	R	110	80	3	193	251
West Brewer	46	R	43	12	.....	55	85
Saxon Hill	47	R	82	11	.....	93	155
West Otthon	48	R	45	24	.....	69	162
East Brewer	49	R	65	8	2	75	143
Cana	50	R	67	13	.....	80	111
Centre	51	R	50	15	.....	65	73
Grayson	52	R	151	45	.....	196	223
Gotham	53	R	64	17	1	82	118
Valley	54	R	29	7	.....	36	51
Freedholm	55	R	43	29	1	73	116
Dubuc	56A	R	80	40	.....	120	126
"	56B	R	44	48	1	93	124
Waldron	57	R	107	63	.....	170	240

MELVILLE—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Hon. William Richard Motherwell	John A. M. Patrick			
Crescent Lake	58	R	44	14	.....	58	110
East Otthon	59	R	22	10	.....	32	71
Peachview	60	R	27	24	.....	51	67
Crescent	61	R	25	28	.....	53	65
Aston	62	R	45	18	.....	63	91
Bangor	63	R	116	61	.....	177	246
Stockholm	64	R	167	43	2	212	301
Scandia	65	R	75	10	1	86	118
Ohlen	66	R	108	1	.....	109	177
Atwater	67	R	93	18	3	114	148
Fertile Belt School	68	R	7	36	.....	43	56
Perley	69	R	73	26	.....	99	158
South Saltcoats	70	R	40	29	.....	69	95
North "	71	R	76	27	.....	103	136
Saltcoats	72	R	78	116	.....	194	231
Chatsworth	73	R	26	13	.....	39	73
Castleton	74	R	19	14	.....	33	52
North Bredenbury	75	R	43	25	.....	68	120
South "	76	R	82	35	.....	117	155
Clumber	77	R	46	18	4	68	85
Kinbrae	78	R	20	14	1	35	56
Zeneta	79	R	36	12	2	50	62
Esterhazy	80A	R	155	21	.....	176	197
"	80B	R	114	26	.....	140	159
Hazelcliffe	81	R	34	48	2	84	99
Common	82	R	46	32	.....	78	99
Yarbo	83	R	74	17	.....	91	143
Dovedale	84	R	39	14	.....	53	101
Churchbridge	85	R	43	20	.....	63	96
"	85A	R	41	20	.....	61	99
Logberg	86	R	62	13	.....	75	101
Rothbury	87	R	34	23	1	58	77
Minerva	88	R	29	10	.....	39	83
Berezina	89	R	56	14	.....	70	99
North Langenburg	90	R	82	19	1	102	136
South "	91	R	140	39	.....	179	234
Union Hill	92	R	40	9	.....	49	60
Gerald	93	R	89	34	3	126	152
Tantallon	94	R	140	57	.....	197	226
Welby	95	R	38	15	.....	53	75
Spy Hill	96	R	121	74	.....	195	291
Ingleside	97	R	38	18	.....	56	87
Marchwell	98	R	68	9	2	79	124
Echo	99	R	63	10	.....	73	129
Landstrew	100	R	64	11	.....	75	114
MacNutt	101	R	95	64	.....	159	202
Melville Advance (Provisoire)	.....	R	48	28	.....	76	.....
Totals—Totaux	111	.....	7,946	3,796	96	11,838	15,873

Majority for / Majorité pour } Honourable William Richard Motherwell, 4,150.

MOOSE JAW Population—1926, 42,496.

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Robert Milton Johnson	John Gordon Ross	Wellington White			
MOOSE JAW CITY (CITÉ)								
St. George Mission	1	U	0	78	70	.....	148	163
Minto	2	U	9	98	74	1	182	201
King George	3	U	2	131	87	1	221	261
Algoma	4	U	13	114	99	.....	226	280
Victory A-L	5	U	4	118	89	.....	211	251
" M-Z	5	U	9	57	70	.....	136	159
St. Agnes	6	U	8	99	78	.....	185	247
Fire Hall A-L	7	U	10	90	85	1	186	219
" M-Z	7	U	8	78	86	.....	172	210
Central	8	U	9	103	92	1	205	250
Armoury	9	U	3	129	89	2	223	290
High Park	10	U	8	126	67	.....	201	248
Ross A-L	11	U	5	111	76	.....	192	221
" M-Z	11	U	7	122	81	1	211	243
Hillcrest	12	U	11	131	98	2	242	277
Crescent View A-L	13	U	4	100	68	1	173	184
" M-Z	13	U	1	74	57	1	133	151
Prince Arthur	14	U	5	116	58	.....	179	218
Crescent	15	U	5	122	109	.....	236	273
The Flats	16	U	1	49	28	.....	78	89
Victoria A-L	17	U	8	79	82	.....	169	197
" M-Z	17	U	2	45	36	.....	83	104
Board of Trade	18	U	3	106	85	.....	194	264
Belmont	19	U	22	104	77	1	204	248
Virginia	20	U	9	98	109	.....	216	248
City Hall	21	U	4	133	87	3	227	283
Alexandra	22	U	6	81	105	1	193	234
River A-L	23	U	6	68	67	1	142	172
" M-Z	23	U	1	63	45	2	111	142
Moose Square	24	U	.	61	63	.....	129	149
West End A-L	25	U	3	82	66	1	152	184
" M-Z	25	U	7	76	41	1	125	146
Prairie Heights A-L	26	U	7	81	65	.....	153	175
" M-Z	26	U	3	84	58	4	149	166
Westmount	27	U	7	127	52	3	189	212
Empire A-L	28	U	3	117	44	2	166	195
" M-Z	28	U	8	80	48	2	138	157
St. Michael's A-L	29	U	3	115	69	2	189	220
" M-Z	29	U	5	58	39	1	103	121
Tapsley	30	U	11	96	68	2	177	211
Vic	31	U	11	99	66	.....	176	209
King Edward A-L	32	U	8	106	67	.....	181	208
" M-Z	32	U	1	69	43	.....	113	142
Providence Hospital	33	U	0	24	2	.....	26	27
General Hospital	34	U	1	10	16	.....	27	30
Moose Jaw Advance (Provisoire)	.....	U	13	170	158	1	342	.....
Bridgeford	35	R	17	53	47	.....	117	157
Grandview	36	R	15	29	26	.....	70	84
Tugaske	37	R	36	158	99	.....	293	319
Kincardine	38	R	10	28	11	.....	49	62
McKillop's	39	R	10	32	6	.....	48	52
Central Butte	40	R	86	112	30	.....	228	258
Mower	41	R	37	67	39	.....	143	163
Eyebrow	42	R	64	114	70	.....	248	296
Livingston	43	R	34	28	33	.....	95	103
Keeler	44	R	69	62	49	.....	180	209
West Lake	45	R	31	29	45	1	106	127
Hayfield	46	R	18	65	14	1	98	108
Darmody	47	R	14	46	33	.....	93	111
Eskbank	48	R	20	71	24	.....	115	131
Brownlee	49	R	44	62	37	.....	143	158
Creek Valley	50	R	3	29	4	.....	36	61

MOOSE JAW—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Robert Milton Johnson	John Gordon Ross	Wellington White			
Klevin	51	R	30	12	4	.....	46	53
Brandview	52	R	15	28	7	.....	50	64
Lake Valley	53	R	8	43	43	.....	94	111
Rowletta	54	R	19	43	22	1	85	98
West Marquis	55	R	15	53	14	.....	82	94
Marquis	56	R	4	85	51	.....	140	153
Tuxford	57	R	11	64	90	.....	165	190
Valjean	58	R	1	38	10	1	50	63
Secretan	59	R	4	33	15	.....	52	71
Hollyroad	60	R	15	20	20	.....	55	61
Elton	61	R	17	9	6	.....	32	43
Dobson	62	R	23	10	8	.....	41	59
Pelican Lake	63	R	10	63	39	.....	112	125
Grayburn	64	R	5	57	58	.....	120	133
Marlborough	65	R	9	20	44	.....	73	112
Carmel	66	R	11	29	77	.....	117	144
Clinton	67	R	5	36	39	.....	80	113
Stony Beach	68	R	6	26	33	.....	65	104
Parkbeg	69	R	12	54	22	.....	88	108
Mortlach	70	R	30	99	84	.....	213	299
Caron	71	R	19	75	65	1	160	166
Summerside	72	R	7	40	40	.....	87	96
Pioneer	73	R	30	29	55	.....	114	133
Belbeck	74	R	13	15	55	.....	83	104
Davey	75	R	48	23	13	.....	84	93
East View	76	R	44	31	16	.....	91	120
Remount	77	R	0	47	16	.....	63	84
Edgehill	78	R	42	47	29	.....	118	126
Elkhead	79	R	9	27	9	.....	45	50
Sweet Grass	80	R	12	21	29	.....	62	73
Lillestrom	81	R	25	30	53	.....	108	145
Cobourg	82	R	32	31	19	.....	82	109
Enterprise	83	R	13	35	28	.....	76	101
Pasqua	84	R	18	48	52	1	119	143
Stelcam	85	R	5	24	25	.....	54	71
Eastbrigh	86	R	12	70	17	.....	99	115
Hawkins	87	R	0	15	6	1	22	31
City View	88	R	0	6	24	.....	30	42
Archive	89	R	19	32	19	.....	70	113
Baildon	90	R	15	43	14	1	73	107
Tilney	91	R	4	50	8	.....	62	93
Coventry	92	R	3	50	17	.....	70	83
Drinkwater	93	R	21	61	56	.....	138	181
Adelaide	94	R	0	31	23	.....	54	65
Old Wives	95	R	13	24	5	.....	42	51
Donjean	96	R	3	47	18	.....	68	82
Buttress	97	R	7	36	19	.....	62	87
Camlackie	98	R	28	54	24	.....	106	117
Lake	99	R	24	41	15	.....	80	90
Briercrest	100	R	17	76	80	1	174	207
Rudolph	101	R	2	45	10	2	59	96
Rouleau A-L	102	R	4	47	87	.....	138	312
" M-Z	102	R	6	54	66	.....	126	
Crestwynd	103	R	7	42	38	.....	87	96
Leakville	104	R	3	30	9	.....	42	61
Ridley	105	R	8	43	29	.....	80	91
Hearne	106	R	19	52	52	.....	123	171
Long View	107	R	7	19	27	.....	53	85
Dunkirk	108	R	20	39	24	.....	83	103
Mayberry	109	R	6	41	8	.....	55	59
Bayard	110	R	12	98	22	2	134	136
Claybank	111	R	4	55	4	.....	63	61
Avonlea	112	R	44	91	70	2	207	239
Phillips	113	R	3	37	5	.....	45	60
Mossbank	114	R	29	137	65	2	233	268

MOOSE JAW—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Robert Milton Johnson	John Gordon Ross	Wellington White			
Expanse	115	R	2	92	21	.....	115	128
Ardill	116	R	4	75	26	.....	105	125
Mitchellton	117	R	8	49	50	1	108	129
Galilee	118	R	9	23	21	.....	53	74
Spring Valley	119	R	36	82	33	3	154	173
Millers	120	R	4	22	29	.....	55	72
Moorefield	121	R	19	22	12	.....	53	96
Truax	122	R	22	48	31	.....	101	131
Totals—Totaux	135	.....	1,798	8,487	6,060	59	16,404	19,320

Majority for / Majorité pour **John Gordon Ross** over (sur) **Wellington White, 2,427.** / **Robert Milton Johnson, 6,689.**

PRINCE ALBERT Population—1926, 44,136

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	John George Diefenbaker	Rt. Hon. William Lyon Mackenzie King			
PRINCE ALBERT CITY (CITÉ)							
Advance (Provisoire)	.....	U	18	45	1	64	.....
East (Est)	1	U	72	58	.....	130	158
MacDonald	2A	U	111	116	.....	227	244
"	2B	U	136	115	1	252	264
Woodman	3A	U	103	97	2	202	233
"	3B	U	104	103	.....	207	247
Centre	4A	U	66	118	1	185	213
"	4B	U	87	99	1	187	226
West Centre (Ouest)	5A	U	110	103	.....	213	258
" "	5B	U	78	89	.....	167	204
West End	6	U	98	175	1	274	288
McBeth	7	U	127	97	2	226	243
McGregor	8A	U	77	73	1	151	178
"	8B	U	75	76	.....	151	180
Bennett	9A	U	91	111	.....	202	230
"	9B	U	60	69	.....	129	148
Halcro	10	R	34	24	2	60	87
Red Deer Hill	11	R	59	33	1	93	113
Gerrond	12	R	65	36	.....	101	140
MacDowall	13	R	63	54	.....	117	154
Garthland	14	R	43	30	1	74	87
Lily Plain	15	R	49	37	.....	86	108
Kirkpatrick	16	R	77	64	.....	141	196
Sheldon	17	R	39	26	.....	65	73
Red Deer Creek	18	R	50	20	.....	70	90
Davis	19	R	26	34	1	61	87
Puckahn	20	R	20	26	.....	46	55
Colleston	21	R	22	10	.....	32	45
Russellville	22	R	23	32	.....	55	73
Cecil	23	R	35	3	.....	38	54
Steep Creek	24	R	23	48	2	73	82
Fanford	25	R	27	28	1	56	69
Stanleyville	26	R	29	20	.....	49	54
Claytonville	27	R	12	38	.....	50	63
Springs	28	R	6	8	.....	14	19
Riverside	29	R	16	21	.....	37	46
Buckland	30	R	29	23	.....	52	72
White Star	31	R	19	85	.....	104	114
Kehoe	32	R	11	30	.....	41	61
Alingly	33	R	35	58	.....	93	123
Northside	34	R	46	44	.....	90	141
Henribourg	35	R	32	134	.....	166	198
Spruce Home	36	R	27	20	.....	47	62
Honeymoon	37	R	27	56	.....	83	110
Garden River	38	R	2	114	.....	116	155
Albertville	39	R	26	88	2	116	164
Fox	40	R	24	19	.....	43	102
Paddockwood	41	R	56	30	.....	86	133
Martin	42	R	9	8	.....	17	34
Moyser	43	R	39	16	.....	55	122
Christopher Lake	44	R	9	17	.....	26	30
Montreal Lake	45	R	4	5	.....	9	28
Wakaw	46	R	32	82	4	118	166
"	46A	R	37	100	.....	137	138
Ens	47	R	19	89	.....	108	170
Domremy	48	R	27	120	2	149	198
Miteau	49	R	17	80	.....	97	119
Bremner	50	R	7	49	.....	56	95
St-Julien	51	R	22	192	3	217	289
Sokal	52	R	25	124	.....	150	244
Bellevue	53	R	12	176	.....	188	226
Hoey	54	R	38	106	.....	144	171
St-Louis	55	R	38	86	.....	124	136

PRINCE ALBERT—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	John George Diefenbaker	Rt. Hon. William Lyon Mackenzie King			
St-Laurent	56	R	11	36		47	60
Batoche	57	R	42	47		89	126
Fish Creek	58	R	51	103	1	155	275
Ukraine	59	R	11	98	6	115	213
La Plaine	60	R	4	111		115	138
Duck Lake	61	R	82	109		191	205
"	61A	R	61	81		142	197
Roddick	62	R	6	22		28	32
Wingard	63	R	24	68		92	111
Rosthern	64	R	22	88	3	113	178
"	65	R	35	135		170	208
"	66	R	30	145		175	268
Enright	67	R	5	80		85	141
Eigenheim	68	R	3	68		71	107
Ebenfeldt	69	R	5	112	1	118	149
Tiefenground	70	R	25	77		102	156
Laird	71	R	24	145	1	170	354
Waldheim	72	R	5	182		187	247
Windom	73	R	5	78		83	126
Sand Lake	74	R	8	79		87	125
Harmonica	75	R	35	57	1	93	127
Brook Hill	76	R	10	31		41	92
Slavanka	77	R	17	45	1	63	100
Balmoral	78	R	44	37		81	112
Blaine Lake	79	R	96	72	2	170	213
"	80	R	16	76		92	147
Windsor Lake	81	R	30	79		109	164
Marcelin	82	R	31	101		132	141
"	83	R	20	126		146	146
Chellwood	84	R	53	60		113	132
Wandsworth	85	R	34	18		52	59
Silver Grove	86	R	46	29		75	83
Skipton	87	R	45	58		103	116
Leask	88	R	77	99	3	179	213
Aldina	89	R	24	46		70	98
Royal	90	R	18	62		80	113
Bramshott	91	R	28	41		69	99
Kilwinning	92	R	37	45	1	83	95
Yankee Valley	93	R	22	13		35	66
Brightholme	94	R	23	73		96	101
Whaling	95	R	31	36		67	98
Parkside	96	R	18	39	1	58	70
"	97	R	34	88		122	141
Goose Lake	98	R	9	44		53	81
Avebury	99	R	18	26		44	52
Hawkeye	100	R	6	36		42	57
Mistawasis	101	R	34	39		73	94
Ordale	102	R	6	67		73	145
Hilldrop	103	R	32	47	1	80	118
Shell Brook	104	R	73	91		164	196
"	105	R	66	81		147	182
Holbein	106	R	19	58	1	78	93
Crutwell	107	R	4	9		13	27
Briarlea	108	R	43	56		99	113
Wild Rose	109	R	36	56	1	93	113
Rozilee	110	R	36	76	1	113	164
Clonfert	111	R	9	16		25	49
Canwood	112	R	33	66	1	100	122
"	113	R	62	129		191	248
Mont Nebo	114	R	11	11		22	54
Linwood	115	R	13	14		27	55
Polwarth	116	R	20	11		31	77
Valbrand	117	R	5	61		66	91
Foxdale	118	R	40	38		78	95

PRINCE ALBERT—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	John George Diefenbaker	Rt. Hon. William Lyon Mackenzie King			
Decker	119	R	10	38	.....	48	69
Sturgeon Valley	120	R	30	54	.....	84	108
" River	121	R	9	46	.....	55	78
Sugar Hill	122	R	6	44	.....	50	90
Grant Lake	123	R	13	5	.....	18	60
Milliard	124	R	5	1	.....	6	31
Mattes	125	R	8	4	.....	12	58
Debden	126	R	8	54	.....	62	75
"	127	R	15	100	.....	115	187
Eldred	128	R	14	53	.....	67	112
Dumble	129	R	2	5	.....	7	25
Bodmin	130	R	21	18	.....	39	63
Big River	131	R	54	107	.....	161	184
Ladder Lake	132	R	6	12	.....	18	38
Spruce River	133	R	3	12	.....	15	23
Omega	134	R	10	10	.....	20	63
Ormeaux	135	R	1	56	.....	57	95
Totals—Totaux	144	.....	4,838	8,933	56	13,827	18,337

Majority for / Majorité pour } **Right Honourable William Lyon Mackenzie King, 4,095.**

QU'APPELLE Population—1926, 34,055

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	John Millar	William Wallace Lynd			
Fleming (Rural)	1	R	117	96		213	234
Pipestone	2	R	63	37	1	101	123
Riga	3	R	123	22		145	168
Moosomin South (Sud)	4	R	101	69		170	184
Little Bluff	5	R	81	50	1	132	144
Moosomin North (Nord)	6	R	75	64		139	175
Red Jacket	7	R	51	36	1	88	107
Eden Grove	8	R	66	59		125	138
Wapella (Rural)	9	R	77	53		130	178
Orangeville	10	R	102	45		147	216
Welwyn South (Sud) A-L	11	R	78	58		136	166
Qu'Appelle	12	R	56	2	1	59	76
Rocanville South (Sud) A-L	13	R	99	75		174	240
Prosperity	14	R	37	43		80	104
Carnoustie	15	R	58	25		83	97
Wapella Town (Ville)	16	R	80	115		195	229
Moosomin West (Ouest) A-L	17	R	56	97		153	178
" East (Est)	18	R	117	134	3	254	302
Fleming	19	R	47	75		122	140
Blythe	20	R	26	26		52	72
Rocanville North (Nord)	21	R	71	44	1	116	173
Welwyn North (Nord)	22	R	58	5		63	88
New Finland	23	R	94	35	1	130	162
Woodleigh	24	R	23	29	1	53	66
Vandura	25	R	66	22		88	115
Brookside	26	R	54	50		104	134
Benbecula	27	R	65	35		100	110
St-Hubert's	28	R	59	9	4	72	74
Golden Plain	29	R	27	21		48	52
Langbank	30	R	54	51		105	125
Kennedy A-L	31	R	65	44	1	110	120
" M-Z	32	R	80	45		125	140
Edenland	33	R	58	39		97	115
Kipling A-L	34	R	120	70	1	191	202
" M-Z	35	R	65	37	2	104	121
Kossuth	36	R	84	23		107	126
Buffalo Plains	37	R	25	17		42	58
Grainland	38	R	66	5		71	85
Windthorst A-L	39	R	67	44		111	133
" M-Z	40	R	62	44		106	123
Neelby	41	R	63	18		81	101
Peebles	42	R	76	8		84	103
Rakoczi	43	R	47	38		85	103
Golden Ridge	44	R	65	66		131	140
Lansdowne	45	R	44	48		92	105
Parkin	46	R	37	33		70	97
Rocanville South (Sud) M-Z	47	R	55	65	1	121	163
Burrows	48	R	32	32		64	89
Forest Farm	49	R	54	27		81	108
St. Luke	50	R	72	46		118	150
Whitewood North (Nord)	51	R	86	75		161	169
" South (Sud) A-L	52	R	70	72	1	143	173
" " M-Z	53	R	49	88		137	157
Baynes	54	R	53	23	1	77	86
Percival	55	R	84	27		111	139
El Capo	56	R	63	12		75	90
Broadview East (Est) A-L	57	R	125	56		181	231
" " M-Z	58	R	126	43		169	199
" West (Ouest) A-L	59	R	98	46		144	177
" " M-Z	60	R	50	26		76	91
Highland	61	R	39	15		54	57
Hillesden	62	R	40	23	1	64	79
Soldiers' Settlement	63	R	46	44		90	98
Oakshela	64	R	92	43		135	140
Grenfell South East (Sud Est)	65	R	83	90		173	205
" North East (Nord Est	66	R	93	46	1	140	164
" North West (Nord Ouest)	67	R	78	76		154	166

QU'APPELLE—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	John Millar	William Wallace Lynd			
Grenfell South West (Sud Ouest	68	R	79	110	.....	189	209
Sims	69	R	56	26	.....	82	86
Goettle	70	R	43	23	.....	66	75
Rose Lane	71	R	31	55	.....	86	103
Summerberry	72	R	62	122	.....	184	216
Baring	73	R	64	48	.....	112	130
Wolf Creek	74	R	75	47	.....	122	176
Moffat	75	R	71	13	.....	84	105
Wolseley South (Sud) (Rural)	76	R	85	48	.....	133	166
" "	77	R	76	51	.....	127	170
" North East (Nord Est)	78	R	74	71	.....	145	173
" North West (Nord Ouest)	79	R	66	67	.....	133	156
Ellisboro	80	R	20	23	.....	43	49
Alexander	81	R	47	41	.....	88	96
Spring Coulée	82	R	53	48	1	102	135
Red Fox	83	R	56	40	.....	96	110
Glen Lynn	84	R	55	64	.....	119	133
Indian Head South (Sud)	85	R	51	81	.....	132	150
" North (Nord)	86	R	50	59	1	110	125
" South East (Sud Est)	87	R	62	97	.....	159	204
" South West (Sud Ouest)	88	R	40	69	.....	109	134
" North East (Nord Est)	89	R	49	56	.....	05	123
" North West (N.-Ouest)	90	R	103	121	.....	224	288
Rose Valley	91	R	36	39	.....	75	85
Wideawake	92	R	31	34	.....	65	74
Sintaluta	93	R	92	60	.....	152	181
Graytown	94	R	28	25	.....	53	77
Prairie Hill	95	R	29	34	.....	63	70
Huronville	96	R	53	21	.....	74	93
Little	97	R	32	4	.....	36	65
Primrose	98	R	43	27	1	71	112
Philomath	99	R	35	8	.....	43	83
Kegworth	100	R	64	16	.....	80	97
Glenavon	101	R	93	54	1	148	184
Candiac	102	R	97	20	2	119	148
Grassmere	103	R	79	21	.....	100	134
McLean	104	R	63	90	1	154	191
St-Joseph's School	105	R	65	6	.....	71	95
Rosenburg	106	R	31	25	.....	56	82
Avonhurst	107	R	80	60	.....	140	169
Edgeley	108	R	75	70	.....	145	176
Inglewood	109	R	57	39	.....	96	114
Springbrook	110	R	51	33	.....	84	94
Fort Qu'Appelle.....A-L	111	R	55	99	.....	154	186
" .....M-Z	112	R	44	95	1	140	172
Qu'Appelle East (Est)	113	R	91	109	2	202	234
" West (Ouest)	114	R	61	113	.....	174	222
Muscow	115	R	33	39	.....	72	77
Grassington	116	R	36	33	.....	69	85
Moosomin West (Ouest) ...M-Z	117	R	55	61	.....	116	142
Winro	118	R	40	71	.....	111	124
Sunny South	119	R	40	24	.....	64	77
Invercauld	120	R	50	41	1	92	113
Frieden	121	R	25	13	2	40	51
Rosa Glen	122	R	50	35	.....	85	85
Poplar Grove	123	R	44	12	1	57	67
Welwyn South (Sud).....M-Z	124	R	59	44	.....	103	144
Totals—Totaux	124	.....	7,778	5,891	37	13,706	16,589

Majority for / Majorité pour } **John Millar, 1,887.**

REGINA Population—1926, 44,463

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Hon. Charles Avery Dunning	Andrew G. MacKinnon	Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Regina City (Cité)	1	U	36	68		104	114
"	2	U	67	98	2	167	191
"	3	U	77	81		158	187
"	4	U	133	100	3	236	273
"	5	U	53	76		129	139
"	6	U	64	54	1	119	135
"	7	U	71	102	1	174	187
"	8	U	65	68		133	162
"	9	U	97	99	2	198	218
"	10	U	117	104		221	252
"	11	U	79	125	1	205	236
"	12	U	90	106	1	197	232
"	13	U	88	123	4	215	234
"	14	U	57	104		161	181
"	15	U	46	81	1	128	144
"	16	U	76	72		148	176
"	17	U	67	63		130	153
"	18	U	76	105		181	200
"	19	U	106	97	1	204	236
"	20	U	61	64	1	126	141
"	21	U	83	84	1	168	184
"	22	U	69	76	1	146	168
"	23	U	51	96		147	161
"	24	U	64	143	1	208	232
"	25	U	67	80		147	164
"	26	U	28	56	1	85	91
"	27	U	95	60	7	162	182
" A-L	28	U	76	58	3	137	151
" M-Z	28	U	85	45	3	133	156
"	29	U	83	72		155	180
"	30	U	51	62	1	114	125
"	31	U	96	86	2	184	194
"	32	U	108	63	2	173	189
"	33	U	71	39		110	120
"	34	U	74	57		131	139
"	35	U	91	34	2	127	133
"	36	U	137	54	2	193	208
"	37	U	122	105	3	230	274
"	38	U	127	110		237	284
"	39	U	85	76	1	162	199
"	40	U	90	95		185	213
"	41	U	109	69	3	181	202
"	42	U	90	67	3	160	183
"	43	U	64	45		109	128
"	44	U	52	65	2	119	142
"	45	U	53	86	3	142	177
"	46	U	73	88	3	164	192
"	47	U	100	76	4	180	209
"	48	U	101	111		212	252
"	49	U	72	64	1	137	149
"	50	U	97	51		148	163
"	51	U	84	92	2	178	206
"	52	U	67	38	2	107	115
"	53	U	79	97	2	178	215
"	54	U	84	96	1	181	224
"	55	U	56	69		125	165
"	56	U	93	128		221	261
"	57	U	50	50		100	118
"	58	U	94	96	1	191	201
" A-L	59	U	62	76		138	155
" M-Z	59	U	83	51		134	161
"	60	U	121	91		212	245
"	61	U	96	91	3	190	204
"	62	U	101	76		177	208
"	63	U	57	95		152	175

REGINA—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Hon. Charles Avery Dunning	Andrew G. MacKinnon			
"	64	U	73	66		139	154
"	65	U	106	90	1	197	226
"	66	U	126	85		211	254
"	67	U	136	80	1	217	246
" A-L	68	U	78	53	1	132	156
" M-Z	68	U	97	50	1	148	159
"	69	U	137	81		218	244
"	70	U	140	95	3	238	265
" A-L	71	U	66	68		134	148
" M-Z	71	U	65	70		135	152
"	72	U	61	79		140	171
" A-L	73	U	65	71		136	160
" M-Z	73	U	98	49	1	148	165
"	74	U	125	53		178	201
"	75	U	97	87	1	185	207
"	76	U	109	112	1	222	238
"	77	U	85	80		165	181
"	78	U	42	60		102	114
"	79	U	82	51		133	140
" A-L	80	U	102	49		151	182
" M-Z	80	U	92	39		131	146
"	81	U	145	69	2	216	242
"	82	U	144	51	1	196	217
Kathrinthal	83	R	42	11		53	80
Balgonie	84	R	57	36	1	94	100
"	85	R	83	65		148	170
Petersburg	86	R	50	39		89	120
Edenwold	87	R	90	33		123	147
"	88	R	63	29		92	108
South Valley	89	R	25	39		64	82
"	90	R	46	40		86	92
Zehner	91	R	44	43	1	88	99
Pilot Butte	92	R	70	62		132	157
Richardson	93	R	38	51		89	110
Regina View	94	R	44	15		59	107
"	95	R	83	65		148	213
" North (Nord)	96	R	82	141	2	225	277
Forleigh	97	R	41	26		67	114
Kennell	98	R	33	9		42	75
"	99	R	42	59	1	102	162
Tregarva	100	R	66	19		85	144
Greendyke	101	R	36	44	3	83	100
North Regina	102	R	95	105		200	242
Mount Royal	103	R	45	31		76	102
Sherwood School	104	R	45	42		87	134
Regina City (Cité) Advance (Provisoire)		U	208	200		408	
Totals—Totaux	111		8,916	8,001	99	17,016	19,291

Majority for / Majorité pour — **Honourable Charles Avery Dunning, 915.**

ROSETOWN Population—1926, 30,903

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	John Evans	Walter Aseltine			
Bratton	1	R	78	16		94	146
Decorah School	2	R	59	13		72	108
Milden	3	R	38	9		47	67
Section 2	4	R	25	14		39	70
Glenis	5	R	35	12		47	96
Section 27	6	R	29	20		49	74
Albernarle	7	R	22	17		39	54
Ridpath	8	R	14	29		43	64
McGee	9	R	48	17	1	66	90
Ridpath	10	R	21	12		33	41
Glenpayne	11	R	38	28	1	67	77
Range 14	12	R	49	17		66	93
Sovereign	13	R	57	37		94	163
Milden	14	R	33	20		53	95
"	15	R	63	65		128	178
Bounty	16	R	72	56		128	186
Conquest	17	R	91	15		106	198
"	18	R	77	33		110	146
Outlook	19	R	27	17		44	71
"	20	R	44	75		119	151
"	21	R	32	53		85	132
Artdath	22	R	59	60		119	175
Bounty	23	R	18	16		34	72
R. C. Duggan's House	24	R	14	6		20	66
S. McWater's House	25	R	30	8		38	102
Zealandia	26	R	76	35		111	175
Sections 5 and 32	27	R	51	22		73	91
Rosetown Town (Ville)	28	R	49	26		75	106
" "	29	R	58	157	1	216	285
" "	30	R	50	93	2	145	182
" "	31	R	26	73		99	144
Anglia	32	R	83	58		141	170
Section 16	33	R	61	10		71	92
Range 14	34	R	35	13		48	83
Zealandia	35	R	33	7		40	67
Zealhar	36	R	42	7		49	82
Cherry Hill School	37	R	61	7		68	110
Tessier Village	38	R	17	11		28	64
Swanson	39	R	46	31		77	102
Chester Barnes	40	R	32	15		47	88
Donavon	41	R	10	10		20	60
Section 14	42	R	22	11		33	58
Harris Village	43	R	81	39		120	160
"	44	R	56	6		62	112
Glen Eagle	45	R	38	12		50	75
D. Cameron	46	R	23	12		35	53
Camberley	47	R	79	7		86	109
Kingsland	48	R	72	10		82	172
Britton School	49	R	40	6		46	74
Section 13	50	R	26	14		40	100
Klamath	51	R	40	0		40	75
Ailsa Craig School	52	R	47	3		50	82
Harris	53	R	94	5		99	131
Tessier Village	54	R	31	24		55	143
"	55	R	28	22		50	75
Laura	56	R	43	81		124	182
Frontenac	57	R	67	32		99	196
Valley Park School	58	R	30	5		35	68
Pike Lake	59	R	20	9		29	75
Delisle	60	R	45	39	1	85	156
"	61	R	40	88		128	166
"	62	R	48	25		73	115
Creekfield	63	R	42	30		72	88
Lyle Hall	64	R	45	31		76	79
Leney	65	R	68	3		71	78
C. Withfield's House	66	R	41	10		51	84
Biggar	67	R	27	7		34	94
"	68	R	49	20		69	124
Caputh School	69	R	35	10		45	77
Lydden	70	R	44	20		64	101

ROSETOWN—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	John Evans	Walter Aseltine	Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Argo	71	R	37	13	2	52	64
Biggar	72	R	24	6	.....	30	58
Keppel	73	R	35	16	.....	51	108
Leney	74	R	60	20	.....	80	123
"	75	R	78	21	1	100	139
Kinley	76	R	29	33	.....	62	92
Avondale	77	R	52	13	2	67	126
Delisle	78	R	24	4	.....	28	88
Vanscoy	79	R	42	21	.....	63	139
Grandora	80	R	45	8	.....	53	109
Dunfermline	81	R	27	16	.....	43	79
Asquith	82	R	66	33	.....	99	137
"	83	R	39	31	.....	70	162
Kinley	84	R	63	27	.....	90	160
Wheatfields	85	R	45	8	.....	53	77
Perdue	86	R	82	64	.....	146	186
Park Lake	87	R	13	5	.....	18	60
Mrs. Wren's House	88	R	5	9	.....	14	59
Biggar	89	R	47	8	.....	55	86
"	90	R	108	58	.....	166	266
"	91	R	91	47	.....	138	245
"	92	R	88	63	.....	151	277
"	93	R	84	64	.....	148	237
Castlewood	94	R	47	8	.....	55	81
Whiteshore Lake	95	R	32	5	.....	37	56
Naseby	96	R	56	15	.....	71	100
Curthshill School	97	R	44	4	.....	48	69
Monarch School	98	R	43	5	.....	48	64
Louvain	99	R	22	10	.....	32	71
Light House School	100	R	18	9	.....	27	57
Perdue	101	R	45	5	.....	50	96
McTavish School	102	R	54	13	.....	67	148
Polar Crescent School	103	R	15	2	.....	17	60
Dunfermline	104	R	36	13	.....	49	91
Lynne School	105	R	60	6	.....	66	119
Nenoffnung	106	R	17	0	1	18	133
Langham	107	R	36	21	1	58	124
"	108	R	20	4	.....	24	92
"	109	R	62	37	.....	99	180
"	110	R	15	6	.....	21	55
Henrietta	111	R	11	37	.....	48	80
Eagle Point	112	R	19	4	.....	23	62
Golden Valley School	113	R	57	23	.....	80	100
Swastyca Store	114	R	28	7	1	36	98
Wilson Lake	115	R	37	13	.....	50	76
Kensmith	116	R	18	7	.....	25	48
Biggar	117	R	39	1	.....	40	79
Salter	118	R	17	10	.....	27	43
Cando	119	R	50	16	.....	66	103
"	120	R	24	16	.....	40	85
Queen Mary School	121	R	29	20	.....	49	95
Sonningdale	122	R	44	24	1	69	101
Perdue	123	R	40	5	.....	45	70
Guness School	124	R	68	3	.....	71	80
Spring Hill	125	R	41	18	.....	59	115
Willowfield	126	R	6	3	.....	9	16
Red Pheasant	127	R	17	3	.....	20	50
Baljennie	128	R	28	26	.....	54	90
Red Pheasant	129	R	20	4	.....	24	59
Eagle Hill School	130	R	36	12	.....	48	84
Willowmoor	131	R	20	0	.....	20	27
Langham	132	R	21	2	.....	23	79
Outlook Advance (Provisoire)	.....	R	4	10	.....	14	
Biggar Advance (Provisoire)	.....	R	31	11	.....	42	
Totals—Totaux	134	.....	5,635	2,847	15	8,497	14,031

Majority for / Majorité pour } **John Evans, 2,788.**

SASKATOON Pouplation—1926, 47,109

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Frank Roland MacMillan	Alexander Mac-Gillivray Young	Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Saskatoon, Advance (Provisoire)		U	123	144		267	
Sutherland, Advance (Provisoire)		R	16	22	1	39	
Saskatoon City (Cité)	1A	U	64	73		137	175
" "	1B	U	66	92		158	197
" "	2	U	60	81		141	163
" "	3A	U	80	79		159	204
" "	3B	U	59	94		153	189
" "	4A	U	71	74		145	203
" "	4B	U	54	82	1	137	194
" "	5	U	85	124	1	210	274
" "	6	U	59	86	1	146	179
" "	7A	U	67	87		154	208
" "	7B	U	60	80		140	191
" "	8	U	70	75		145	186
" "	9	U	78	108		186	261
" "	10A	U	60	76		136	191
" "	10B	U	68	52	1	121	168
" "	11A	U	67	79		146	185
" "	11B	U	78	59		137	186
" "	12	U	91	128	1	220	275
" "	13	U	87	82	1	170	229
" "	14A	U	47	106		153	211
" "	14B	U	48	96	2	146	182
" "	15	U	21	27		48	85
" "	16	U	60	76		136	218
" "	17A	U	71	77	6	154	216
" "	17B	U	66	99	2	167	210
" "	18A	U	81	62		143	226
" "	18B	U	61	66		127	184
" "	19A	U	63	61		124	176
" "	19B	U	59	54		113	143
" "	20	U	34	48		82	119
" "	21	U	62	73	1	136	182
" "	22A	U	64	40		104	156
" "	22B	U	50	68		118	147
" "	23	U	23	51		74	111
" "	24A	U	71	70	1	142	170
" "	24B	U	62	73	2	137	207
" "	25A	U	60	76		136	178
" "	25B	U	62	51		113	149
" "	26A	U	57	75		132	171
" "	26B	U	66	59		125	154
" "	27	U	83	89		172	231
" "	28	U	78	77	2	157	185
" "	29A	U	48	73		121	159
" "	29B	U	43	68	1	112	161
" "	30	U	119	76	4	199	252
" "	31A	U	48	75	2	125	167
" "	31B	U	47	46	2	95	134
" "	32	U	74	63		137	166
" "	33A	U	49	92		141	190
" "	33B	U	44	59		103	132
" "	34	U	83	94		177	256
" "	35	U	40	55		95	133
" "	36	U	79	96		175	269
" "	37A	U	43	62	1	106	168
" "	37B	U	42	77	2	121	164
" "	38	U	91	97	2	190	227
" "	39	U	68	85		153	201
" "	40	U	55	79		134	152
" "	41	U	65	97		162	221
" "	42A	U	58	79		137	158
" "	42B	U	35	61		96	132

SASKATOON—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Frank Roland MacMillan	Alexander Mac-Gillivray Young			
Saskatoon City (Cité)—*Con*...	43	U	80	122	1	203	259
" "	44A	U	67	87	1	155	161
" "	44B	U	41	60	.....	101	137
" "	45	U	66	94	2	162	212
" "	46A	U	74	99	.....	173	223
" "	46B	U	60	82	.....	142	191
" "	47	U	81	81	.....	162	205
" "	48	U	27	101	1	129	243
" "	49	U	88	64	1	153	189
" "	50	U	82	77	.....	159	204
Pratt.....	51	R	26	28	.....	54	81
Prime.....	52	R	10	30	.....	40	74
Brightwater.....	53	R	14	33	.....	47	53
Trottier.....	54	R	39	5	.....	44	66
Dundurn.....	55	R	56	49	.....	105	119
Plateau.....	56	R	19	44	.....	63	73
Burnmore.....	57	R	16	37	.....	53	64
Bradwell.....	58	R	52	69	.....	121	125
Pleasant Point.....	59	R	22	26	.....	48	53
Coates.....	60	R	16	44	.....	60	75
Beaver Creek.....	61	R	7	33	.....	40	51
Moon Lake.....	62	R	37	39	.....	76	83
Victor.....	63	R	50	52	.....	102	112
Duro.....	64	R	36	61	1	98	112
Cheviot.....	65	R	9	35	.....	44	77
Blucher.....	66	R	43	64	.....	107	111
Laurier.....	67	R	21	82	.....	103	112
Patience Lake.....	68	R	22	47	.....	69	97
Engen.....	69	R	23	56	2	81	106
Sutherland.....A-L	70	R	112	129	5	246	306
" .....M-Z	70	R	50	77	.....	127	174
Pleasant Hill.....	70A	R	12	40	3	55	85
South Saskatoon.....	70B	R	9	18	.....	27	40
Farley.....	71	R	35	68	.....	103	123
Edzell.....	72	R	19	61	1	81	121
Brownell.....	73	R	20	51	.....	71	97
Blackley.....	74	R	23	45	.....	68	86
Strawberry Valley.....	75	R	50	47	.....	97	102
Old Trail.....	76	R	23	46	.....	69	78
Clarkboro.....	77	R	18	58	.....	76	102
Warman.....	78	R	50	131	4	185	232
Wurtzburg.....	79	R	43	72	.....	115	159
Dalmeny.....	80	R	32	95	.....	127	233
Osler.....	81	R	9	103	1	113	242
Miller.....	82	R	26	63	.....	89	182
Hague.....	83	R	23	148	4	175	438
Hochfeld.....	84	R	5	54	.....	59	374
Peters.....	85	R	6	33	.....	39	95
Mennon.....	86	R	3	61	.....	64	113
Hepburn.....	87	R	7	128	.....	135	208
Smithburg.....	88	R	4	44	1	49	111
Totals—Totaux.....	114	.....	5,706	8,058	65	13,829	18,680

Majority for / Majorité pour } **Alexander MacGillivray Young 2,352.**

SOUTH BATTLEFORD Population—1926, 40,816

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	James Arnold Hagerman	Alfred Luce Le Ruez	John Vallance			
Kerrobert Advance (Provisoire)	.....	R	14	0	13	.....	27	
Wilkie Advance (Provisoire)	.....	R	33	1	6	1	41	
Rosetown Fifty	1	R	4	13	10	.....	27	85
Ruthilda	2	R	21	11	30	.....	62	146
Kelfield	3	R	56	19	51	.....	126	161
Kitchener	4	R	13	11	22	.....	46	78
Arcata	5	R	32	7	34	.....	73	83
Kerrobert	6	R	29	29	57	.....	115	147
" A-L	7	R	77	4	79	.....	160	187
" M-Z	7	R	72	16	58	.....	146	185
Onward	8	R	1	49	31	1	82	90
Millidge	9	R	11	19	11	.....	41	63
Derrick	10	R	5	46	4	.....	55	70
Finley	11	R	5	22	2	.....	29	42
Salonica	12	R	1	2	15	.....	18	23
St-Danadus	13	R	4	12	57	.....	73	85
Elk	14	R	5	35	10	.....	50	66
McMechan	15	R	0	31	13	1	45	64
Robinson	16	R	4	38	11	.....	53	73
Progress	17	R	3	24	8	.....	35	51
Baliol	18	R	6	31	41	.....	78	82
Mariposa	19	R	9	12	37	.....	58	68
Broadacres	20	R	31	6	53	4	94	114
Gettysburg	21	R	20	20	31	.....	71	123
Patmore	22	R	16	12	30	3	61	92
Riddell	23	R	10	16	12	.....	38	80
Springwater	24	R	24	3	33	.....	60	70
Pinwhery	25	R	4	26	13	.....	43	57
Greenfield	26	R	1	10	22	.....	33	69
Eastshore	27	R	17	6	98	3	124	143
Tramping Lake	28	R	14	13	173	.....	200	235
Ear Hill	29	R	3	10	34	.....	47	64
Abbnott	30	R	3	16	46	2	67	75
Luseland	31	R	23	64	98	2	187	214
Lusehurst	32	R	11	37	16	.....	64	81
Waterloo	33	R	2	33	24	.....	59	78
Harlow	34	R	1	37	8	.....	46	66
Long Valley	35	R	3	23	45	.....	71	82
Cactus Lake	36	R	6	8	92	2	108	124
Grosswerder	37	R	3	5	79	.....	87	124
Denzil	38	R	26	18	62	.....	106	158
Salvador	39	R	38	54	77	4	173	206
Deer Lodge	40	R	6	57	21	.....	84	102
Grass Lake	41	R	11	25	14	.....	50	84
Princeton	42	R	4	28	38	.....	70	84
Queensview	43	R	4	14	62	5	85	89
Krist	44	R	1	6	57	.....	64	64
Leipzig	45	R	5	6	87	.....	98	120
Landis	46	R	22	27	69	.....	118	172
Palo	47	R	9	10	23	.....	42	81
Traynor	48	R	11	10	40	.....	61	100
Wolfe	49	R	11	22	14	.....	47	72
Cavell	50	R	12	8	17	1	38	63
Belle View Plains	51	R	8	39	21	.....	68	99
Revenue	52	R	12	1	75	2	90	112
Uzelman	53	R	13	9	66	.....	88	115
Muddy Lake	54	R	15	5	24	.....	44	50
Boulby	55	R	10	22	4	.....	36	50
Rosary	56	R	19	15	64	.....	98	114
Donegal	57	R	17	5	52	1	75	102
Bell City	58	R	6	5	47	.....	58	115
Primate	59	R	17	9	55	2	83	132
South Macklin	60	R	6	22	62	.....	90	112
Macklin	61	R	60	31	56	.....	147	179

SOUTH BATTLEFORD—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	James Arnold Hagerman	Alfred Luce Le Ruez	John Vallance			
Macklin North (Nord)	62	R	8	38	13	1	60	86
Evesham	63	R	38	37	18	.....	93	182
Sporran	64	R	5	5	37	.....	47	99
Ennis	65	R	13	17	78	.....	108	173
Scotstown	66	R	32	29	13	.....	74	109
Sunny Glen	67	R	30	18	21	.....	69	87
Queenston	68	R	37	6	17	.....	60	85
Tako	69	R	6	41	14	1	62	75
Scott	70	R	25	44	105	2	176	212
Reford	71	R	5	23	16	.....	44	66
Inverallan	72	R	11	25	18	.....	54	73
Montgomery	73	R	8	5	6	.....	19	46
Pan Muir	74	R	6	9	8	1	24	42
North Wilkie	75	R	45	59	7	.....	111	169
South Wilkie	76	R	34	6	53	1	94	139
East Wilkie	77	R	58	10	63	.....	131	173
Glenlogan	78	R	14	14	31	.....	59	80
Grain Lands	79	R	6	13	16	.....	35	62
Phippen	80	R	26	23	33	.....	82	112
Adanac	81	R	33	5	18	.....	56	80
Unity	82A	R	110	4	35	1	150	208
"	82B	R	104	12	40	.....	156	180
"	83	R	28	16	12	.....	56	76
Belton	84	R	23	21	10	.....	54	71
Mount Everest	85	R	13	15	15	.....	43	98
Rutland	86	R	24	13	34	.....	71	113
Senlac	87	R	36	97	34	1	168	245
North End	88	R	10	24	11	.....	45	55
Parkdale	89	R	4	22	4	.....	30	59
Reids	90	R	5	21	9	1	36	76
Vera	91	R	10	0	6	.....	16	17
Blue Bell	92	R	30	25	13	.....	68	77
Wasteena	93	R	41	23	36	.....	100	106
Swathmore	94	R	22	13	23	.....	58	93
Thackery	95	R	16	10	13	.....	39	58
Narrow Lake	96	R	7	23	12	.....	42	52
Starview	97	R	9	2	5	.....	16	55
Ibstone	98	R	7	8	20	.....	35	84
Red Cross	99	R	9	22	39	.....	70	90
Doyle	100	R	2	25	16	.....	43	75
Drummond Creek	101	R	10	16	6	.....	32	56
Ovenstown	102	R	7	27	7	.....	41	81
Weir	103	R	18	31	7	.....	56	93
Watson	104	R	28	9	19	.....	56	87
Ruth	105	R	12	33	5	.....	50	77
Seagram	106	R	16	1	21	.....	38	52
Winter	107	R	8	1	31	.....	40	40
Yonker	108	R	5	1	5	.....	11	19
Freshwater	109	R	3	5	1	.....	9	13
Artland	110	R	17	33	20	.....	70	96
Manitou	111	R	5	66	18	.....	89	116
Kelly	112	R	8	6	1	.....	15	17
Vance	113	R	26	10	9	.....	45	74
Wilbert	114	R	15	18	33	.....	66	102
Brownlea	115	R	6	20	27	.....	53	64
Cut Knife	116	R	51	6	69	.....	126	143
Gallivan	117	R	8	15	35	.....	58	85
Rockhaven	118	R	21	10	33	.....	64	74
Prongua	119	R	17	48	32	.....	97	110
Lindequist	120	R	5	9	40	.....	54	83
Academy	121	R	6	23	2	.....	31	70
Battleford	122	R	38	2	69	1	110	148
"	123	R	41	7	72	.....	120	166
"	124	R	38	10	80	.....	128	151
Eight Mile Lake	125	R	6	4	14	.....	24	34

SOUTH BATTLEFORD—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	James Arnold Hagerman	Alfred Luce Le Ruez	John Vallance			
Highgate	126	R	15	3	40	1	59	61
Suffern	127	R	12	31	11	.....	54	66
RidingHill	128	R	18	7	28	.....	53	77
Poundmaker	129	R	21	7	34	.....	62	67
Wardenville	130	R	9	35	12	1	57	77
Baldwinton	131	R	49	26	17	.....	92	108
Freemont	132	R	24	20	43	.....	87	138
Neilburg	133	R	19	54	29	11	113	122
Marsden	134	R	19	99	42	.....	160	224
Sherlock	135	R	3	31	10	.....	44	57
Riverside	136	R	0	5	3	.....	8	14
Carruthers	137	R	29	20	53	.....	102	118
Little Pine	138	R	11	28	13	.....	52	82
Battle Bank	139	R	2	16	3	.....	21	46
Delmas	140	R	4	33	89	.....	126	168
"	141	R	5	21	41	.....	67	79
Bresaylor	142	R	9	40	42	1	92	124
Paynton	143	R	39	67	128	.....	234	278
Birch Lake	144	R	2	1	0	.....	3	14
Lilydale	145	R	3	25	10	.....	38	76
Cosy Nook	146	R	10	36	10	.....	56	75
Beechwood	147	R	11	29	6	.....	46	63
Rereshill	148	R	2	15	7	.....	24	48
Nunebor	149	R	2	34	5	.....	41	64
Rugby	150	R	16	62	23	1	102	139
Wirral	151	R	13	47	14	.....	74	89
Lashburn A-L	152	R	40	28	64	4	136	176
" M-Z	152	R	60	24	56	2	142	183
Battlevale	153	R	6	13	33	.....	52	95
Waseca	154	R	15	6	58	.....	79	112
Maidstone	155	R	27	47	52	.....	126	177
"	156	R	42	6	54	.....	102	131
Birling	157	R	8	4	24	.....	36	61
Grand Cheviot	158	R	4	13	27	.....	44	61
Golden	159	R	2	5	3	.....	10	31
Walters	160	R	2	8	11	.....	21	55
Fartown	161	R	12	65	2	.....	79	85
Southminster	162	R	4	70	12	.....	86	114
Marshall	163	R	26	105	58	.....	189	229
Newlands	164	R	22	42	20	.....	84	112
Forest Bank	165	R	3	48	15	.....	66	99
Dee Valley	166	R	11	37	17	.....	65	107
Standard Hill	167	R	6	28	3	.....	37	82
Milleton	168	R	1	41	11	.....	53	88
Dry Gully	169	R	3	34	9	.....	46	54
Banana Belt	170	R	1	8	1	.....	10	32
Landrose	171	R	12	44	10	.....	66	82
Greenwood	172	R	9	64	7	1	81	141
Lloydminster A-L	173	R	49	52	46	.....	147	423
" M-Z	173	R	52	37	25	.....	114	
Northminster	174	R	8	37	5	.....	50	133
Greenstreet	175	R	17	27	12	.....	56	127
Tangleflags	176	R	3	46	2	.....	51	112
North Bend	177	R	5	33	5	.....	43	56
Walmsley	178	R	4	14	10	.....	28	53
Totals—Totaux	184	.....	3,106	4,237	5,607	66	13,016	18,089

Majority for / Majorité pour **John Vallance** over (sur) **Alfred Luce LeRuez, 1,370. / James Arnold Hagerman, 2,501.**

SWIFT CURRENT Population—1926, 39,988

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Charles Edward Bothwell	Arthur John Lewis	Archibald Livingston			
Westmount	1	R	100	19	28	.....	147	171
Western	2	R	110	13	40	.....	163	205
Carlton A-L	3	R	125	19	76	.....	220	252
" M-Z	3	R	106	3	60	.....	169	220
Central A-L	4	R	61	7	50	.....	118	176
" M-Z	4	R	47	10	48	.....	105	153
Pleasant View	5	R	115	2	53	.....	170	191
Eastern A-H	6	R	89	21	45	.....	155	204
" I-Z	6	R	81	10	42	.....	133	175
South Side	7	R	69	38	55	5	167	214
Burstall	8–9–10	R	92	11	15	.....	118	184
Acreworth	11	R	30	4	2	.....	36	36
Saskedge	12	R	22	2	2	.....	26	65
Estuary	13	R	44	12	4	.....	60	130
Gascoine	14	R	26	1	6	3	36	52
Angerman	15–16	R	48	8	9	.....	65	128
Rickville	17–18	R	52	19	18	.....	89	167
Keystone	19	R	41	11	2	.....	54	109
Mendham	20	R	69	6	4	1	80	140
Westerham	21	R	47	13	4	2	66	110
Leader	22	R	14	43	3	1	61	113
"	23	R	89	33	34	.....	156	224
Hollymound	24	R	54	14	1	1	70	104
Frohlich	25	R	14	24	2	.....	40	75
Elardee	26–27	R	98	5	8	5	116	211
Berghanson	28–29	R	109	17	7	14	147	205
Culili	30–31	R	119	11	4	1	135	189
Prelate	32	R	35	31	21	2	89	134
"	33	R	66	15	30	.....	111	156
Fairbank	34	R	19	42	5	.....	66	72
Sceptre	35	R	100	40	20	2	162	242
"	36	R	39	8	24	.....	71	87
Hogg	37	R	28	0	2	.....	30	30
Oadas	38	R	34	2	4	.....	40	44
Lemsford	39	R	55	86	33	2	176	219
Bakerville	40	R	6	21	17	.....	44	51
Portreeve	41	R	44	64	23	4	135	182
Sectional	42	R	41	47	14	.....	102	170
Lancer	43	R	33	13	13	.....	59	63
Roe	44	R	23	37	6	.....	66	91
Baxterville	45	R	30	14	13	.....	57	98
Three Butte	46	R	18	27	23	.....	68	93
Abby	47	R	31	73	20	.....	124	185
"	48	R	38	20	15	.....	73	102
Ranger	49	R	11	7	11	.....	29	48
Fairdale	50	R	22	11	14	2	49	64
Miry Creek	51	R	29	18	15	1	63	91
Shackleton	52	R	26	21	25	.....	72	111
Waldensian	53	R	20	38	20	.....	78	88
Sanford Dene	54	R	3	37	8	.....	48	57
Culham	55	R	14	36	1	.....	51	109
Cabri	56	R	17	52	29	.....	98	125
"	57	R	82	29	94	.....	205	232
Ganrelle	58	R	40	45	5	.....	90	102
Riverdene	59	R	11	39	5	.....	55	66
Pennant	60	R	67	47	35	1	150	201
Vancluse	61	R	4	7	0	.....	11	26
Vergland	62	R	12	39	10	.....	61	82
Lloyd	63	R	5	7	5	.....	17	35
Webb	64	R	93	3	55	.....	151	186
Queens County	65	R	24	6	22	.....	52	97
Wilhelmina	66	R	45	11	23	1	80	108
Seward	67	R	10	3	40	.....	53	64
Gander Lake	68	R	19	1	1	.....	21	35
Velva	69	R	15	13	8	.....	36	65

SWIFT CURRENT—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Charles Edward Bothwell	Arthur John Lewis	Archibald Livingston			
Success	70	R	19	87	22	.....	128	166
Ohioville	71	R	11	30	16	1	58	71
Valentine	72	R	21	38	3	.....	62	72
Wheat Belt	73	R	18	11	2	.....	31	56
Fairhills	74	R	1	55	3	.....	59	67
The Flats	75	R	6	37	16	.....	59	74
Cantuar	76	R	18	25	13	.....	56	90
Beverley	77	R	12	24	17	.....	53	91
Arroyo	78	R	20	23	8	.....	51	71
McCallum	79	R	22	21	10	.....	53	67
Spring	80	R	23	14	0	.....	37	87
Dunelm	81	R	41	12	10	.....	63	117
Pleasant Hills	82	R	12	4	5	.....	21	75
Prairieville	83	R	7	5	12	.....	24	59
Ruskin	84	R	9	11	5	.....	25	70
Leinan	85	R	16	43	1	.....	60	80
Saskatchewan Landing	86	R	16	15	1	.....	32	78
Stewart Valley	87	R	32	4	1	.....	37	42
Buena Vista	88	R	13	12	4	.....	29	45
Diamond Hill	89	R	21	15	12	1	49	56
Durban	90	R	9	0	12	.....	21	56
Rose Dell	91	R	44	4	9	.....	57	73
Peel	92	R	40	2	4	.....	46	147
Wymark	93	R	98	5	17	.....	120	221
McMahon	94	R	51	3	14	.....	68	248
McIntosh	95	R	6	2	5	1	14	141
Longford	96	R	32	10	8	.....	50	77
Waldeck	97	R	61	21	30	.....	112	146
Spenst	98	R	39	10	1	.....	50	81
Moscow	99	R	56	1	9	1	67	97
Hovestad	100	R	39	15	0	.....	54	90
Capeland	101	R	19	0	3	1	23	56
Turnhill	102	R	69	4	2	.....	75	105
Rush Lake	103	R	69	16	7	.....	92	143
Notman	104	R	18	27	4	.....	49	61
Cutbank	105	R	30	27	12	.....	69	89
Bigford	106	R	3	12	5	.....	20	67
Braddock	107	R	28	9	2	.....	39	73
Hollonquist	108	R	41	8	0	.....	49	98
Neidpath	109	R	12	16	3	.....	31	65
Coulée	110	R	50	30	4	.....	84	124
Donnellyville	111	R	32	20	4	.....	56	81
Bethania	112	R	35	4	2	.....	41	58
Main Centre	113	R	61	6	2	1	70	102
Lobethall	114–115	R	59	1	6	.....	66	123
River Dell	116	R	21	0	10	.....	31	73
Gouldtown	117	R	33	8	4	.....	45	81
Lundeen	118	R	34	5	2	.....	41	72
Herbert	119	R	28	2	14	.....	44	54
" A-L	120	R	142	7	15	.....	164	237
" M-Z	120	R	88	3	24	1	116	175
Lizard Creek	121	R	81	4	7	.....	92	127
Cordick	122	R	17	12	4	.....	33	80
Henke	123	R	58	3	7	.....	68	114
Mimosa	124	R	17	16	16	.....	49	74
Morse	125	R	119	15	34	2	170	210
"	126	R	51	12	5	.....	68	93
Rolling Plains	127	R	32	15	14	.....	61	78
Glover	128	R	26	1	2	.....	29	53
Log Valley	129	R	11	9	4	.....	24	34
Riverhurst	130	R	48	64	28	1	141	183
Pratt	131	R	12	34	6	1	53	67
Shooter Hill	132	R	6	33	1	.....	40	66
Calderbank	133	R	25	25	5	.....	55	82
Perry	134	R	22	20	1	.....	43	66

SWIFT CURRENT—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Charles Edward Bothwell	Arthur John Lewis	Archibald Livingston			
Ernfold	135	R	72	65	15	.....	152	186
Imperial	136	R	15	28	14	.....	57	83
Meadow	137	R	43	3	3	.....	49	111
Dale	138	R	25	13	9	.....	47	87
Droxford	139	R	41	29	8	5	83	111
Uren	140	R	22	20	22	4	68	82
Cook	141	R	12	16	18	.....	46	62
Halvorgate	142	R	13	21	10	.....	44	83
Aquadell	143	R	9	55	7	.....	71	78
Osceola	144	R	8	53	1	.....	62	74
Gilroy	145	R	36	33	7	.....	76	103
Orange Hall	146	R	46	30	31	.....	107	150
Aiktow	147	R	2	30	0	.....	32	51
Mount Pisgak	148	R	10	15	3	.....	28	40
Lawson	149	R	23	84	3	.....	110	129
Union Jack	150	R	5	59	6	.....	70	90
Dufton	151	R	6	55	4	.....	65	65
Pine Lake	152	R	6	36	0	.....	42	67
Bryceton	153	R	12	8	10	.....	30	67
Chaplin	154	R	52	14	36	.....	102	131
Barry	155	R	31	14	15	.....	60	79
Swift Current Advance (Provisoire)	.....	R	9	0	15	1	25	.....
Totals—Totaux	152	.....	5,788	3,094	2,097	69	11,048	16,343

Majority for / Majorité pour **Charles Edward Bothwell** over (sur) **Arthur John Lewis, 2,694.** / **Archibald Livingston, 3,691.**

WEYBURN Population—1926, 40,352

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	John Morrison	Edward James Young			
Davin	1	R	27	77	1	105	141
Vibank	2	R	28	195	5	228	262
Odessa	3	R	31	150	2	183	219
"	3A	R	30	57	.....	87	124
Kendal	4	R	10	112	1	123	195
Montmartre	5	R	11	236	.....	247	269
Blumenfelt	6	R	11	68	.....	79	114
Lajord	7	R	14	93	.....	107	175
Scott School	8	R	35	21	.....	56	106
Thumbers	9	R	15	20	.....	35	56
Estlin	10	R	17	26	4	47	84
R. Montgomery's	11	R	13	20	.....	33	99
Todd School	12	R	10	10	.....	20	77
Yankee Ridge	13	R	5	9	1	15	62
Gray	14	R	45	42	.....	87	172
Riceton	15	R	12	50	.....	62	164
Quigley's Residence	16	R	1	47	.....	48	93
Sedley	17	R	10	130	.....	140	231
Francis	18	R	20	49	.....	69	92
"	18A	R	36	74	.....	110	191
Mayerling	19	R	15	40	.....	55	97
Silver Valley	20	R	23	17	1	41	107
Alpha	21	R	12	63	.....	75	110
Osage	22	R	61	78	1	140	197
Tyvan	23	R	59	69	.....	128	195
Colfax	24	R	45	32	.....	77	140
Maxwell	24A	R	8	25	.....	33	76
Lewman	25	R	13	46	.....	59	124
Béchard	26	R	10	17	1	28	70
Crocus Plains	27	R	11	30	.....	41	85
Brighton	28	R	23	2	.....	25	73
Corinne	29	R	29	15	.....	44	83
Wilcox	30	R	44	63	.....	107	186
14-12-21	31	R	6	47	.....	53	124
Milestone	32	R	57	74	.....	131	201
"	32A	R	77	36	.....	113	187
Dummer	33	R	12	78	.....	90	98
Thompson's House	34	R	15	39	.....	54	62
Coe's House	34A	R	17	20	.....	37	57
South Creek	35	R	17	7	.....	24	56
Nolte's Hall	36	R	22	81	2	105	222
Smith Dale	37	R	16	28	.....	44	63
White	38	R	27	17	.....	44	82
Cedoux	39	R	11	19	.....	30	115
Fillmore	40	R	85	82	.....	167	249
Wheaton	41	R	14	9	.....	23	34
Rainton	42	R	19	23	1	43	60
Lily Glenn	43	R	25	13	1	39	77
Prairie View	44	R	15	34	.....	49	155
Yellow Grass	45	R	111	46	.....	157	213
"	45A	R	87	13	.....	100	170
Beautiful Plains	46	R	47	21	.....	68	99
Rocky Bluff	47	R	11	6	.....	17	33
Rock Springs	48	R	24	38	.....	62	76
Wild Rose	49	R	6	14	2	22	40
Sam Love's House	50	R	14	16	.....	30	57
Sanfords' House	51	R	10	0	.....	10	23
Fox's Store	52	R	10	7	.....	17	47
McTaggart	53	R	16	55	.....	71	197
Weyburn	54	R	66	41	.....	107	192
Schneider	55	R	34	16	.....	50	128
Hume	56	R	44	6	.....	50	67
Griffin	57	R	24	48	.....	72	128
"	58	R	7	9	.....	16	37
St-Elmo	59	R	7	11	.....	18	44
Ralph	60	R	21	14	1	36	76
River View	61	R	41	37	.....	78	165
Prospect	62	R	12	33	.....	45	81

WEYBURN—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	John Morrison	Edward James Young			
Guests' House	63	R	11	10		21	43
Alsen	64A	R	8	6		14	31
Frossacks	64B	R	32	33		65	99
Forward	65	R	18	33		51	69
Khedive	66	R	25	67	1	93	159
Paugman	67	R	49	67		116	177
Amulet	68	R	80	73		153	236
Black Oak	69	R	14	21		35	83
Brooking	70	R	18	37		55	71
Abbot	70A	R	3	32		35	45
Hardy	71	R	55	46		101	162
Ceylon	72	R	53	134		187	231
Sam Thompson	73	R	14	18		32	101
Radville	74	R	40	128		168	279
"	74A	R	25	63	2	90	214
"	74B	R	20	42		62	115
"	75	R	4	47		51	123
Neptune	76	R	28	45		73	159
Weyburn Plains	77	R	44	24		68	115
Colgate	78	R	49	40		89	111
Lamond	79	R	61	2 5		86	123
Goodwater	80	R	29	63		92	134
Halbrite	81	R	34	58		92	152
White Rock	82	R	4	12		16	43
Midale	83	R	15	44		59	99
Dewey	84	R	15	11		26	41
Waite	85	R	21	19	1	41	78
Campbell's House	86	R	27	12		39	86
Tribune	87	R	42	8		50	66
Maxim	88	R	13	40		53	76
Souris Valley	89	R	3	35		38	76
Sohie's House	90	R	4	29		33	91
Lacadia	91	R	3	66	2	71	124
Cairnbrogia	92	R	1	47		48	81
Gordon	93	R	25	14		39	64
Coaldale	94	R	8	9		17	53
Lindsley's House	95	R	5	33	1	39	55
Gladmar	96	R	24	79	1	104	135
Blooming	97	R	1	40		41	42
Pepper	98	R	8	48		56	85
Geo. Larson's House	99	R	45	8		53	81
W. J. May's House	100	R	20	34		54	122
Tribune	101	R	44	52		96	142
Bromhead	102	R	42	86		128	138
Chas. Nelson's House	103	R	25	25		50	91
Torquay	104	R	16	101		117	151
Hagan	105	R	12	61		73	92
Tenold	106	R	8	63		71	117
Jas. Graham's House	107	R	23	63		86	124
Murray Smith	108	R	54	58		112	136
Summit	109	R	30	67		97	112
Skjerdale's House	110	R	25	41		66	101
Peterson's House	111	R	21	43		64	100
Ray Ericksons' House	112	R	1	60		61	65
Frauzen's House	113	R	8	6		14	33
Hilebarts' House	114	R	0	18		18	18
Beischel	115A	R	50	49		99	192
Browns	115B	R	44	56	1	101	184
Soo A-L	116	R	48	47		95	161
" M-Z	116	R	41	48		89	154
" A-L	117	R	52	67		119	182
" M-Z	117	R	54	68		122	188
Arena A-L	118	R	62	105		167	219
" M-Z	118	R	44	95		139	200
Fry's Office	119	R	17	55		72	133
Clarke's Advance (Provisoire)		R	13	13		26	
Totals—Totaux	134		3,493	6,068	33	9,594	15,747

Majority for / Majorité pour **Edward James Young, 2,575.**

WILLOW BUNCH Population—1921, 47,380

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Thomas Donnelly	Charles Morley Wilkin Emery	Joseph Arthur Marcotte			
Marshall	1	R	4	4	15	.....	23	40
Morrison	2	R	45	11	2	2	60	82
Devereaux	3	R	32	6	1	2	41	67
Whyte	4	R	36	4	1	1	42	64
Stone	5	R	84	11	4	1	100	113
Luella	6	R	70	29	5	.....	104	121
Earl	7	R	73	6	2	.....	81	100
Lacordaire	8	R	68	10	3	2	83	111
Boundary	9	R	54	24	2	.....	80	133
Borderland	10	R	47	8	6	.....	61	75
Willowvale	11	R	10	12	6	.....	28	38
Table Butte	12	R	7	12	3	.....	22	45
Lonesome Butte	13	R	12	4	1	.....	17	75
Bayley	14	R	1	4	1	.....	6	12
Long Trail	15	R	4	0	0	.....	4	6
Dunn	16	R	4	2	3	.....	9	16
McEachern	17	R	26	1	3	.....	30	49
Rousche	18	R	11	0	1	.....	12	17
Wideview	19	R	69	5	0	.....	74	87
Summercove	20	R	53	5	8	.....	66	112
Patriotic	21	R	73	1	3	.....	77	125
Southview	22	R	13	1	1	1	16	57
Vigilant	24	R	9	15	2	.....	26	94
Wood Mountain	25	R	18	6	5	.....	29	100
Canopus	26	R	10	19	2	1	32	47
Hay Meadow	27	R	10	14	3	.....	27	50
Quantock	28	R	68	21	2	2	93	123
Fife Lake	29	R	61	33	14	1	109	181
Hart	30	R	49	12	10	.....	71	102
Maston	31	R	18	10	3	.....	31	64
Hicks	32	R	32	12	13	1	58	93
Happy Valley	33	R	31	11	1	.....	43	63
Livingstone	34	R	2	11	0	.....	13	19
Waniska	35	R	1	10	2	.....	13	25
Doege	36	R	16	20	8	.....	44	76
Lampdon	37	R	9	21	8	.....	38	79
Garness	38	R	11	16	13	.....	40	77
Harptree	39	R	21	35	10	.....	66	143
Fremington	40	R	16	21	10	.....	47	77
Little Woody	41	R	36	28	5	.....	69	114
Twin Valley	42	R	25	43	11	.....	79	119
Scout Lake	43	R	78	27	17	.....	122	163
Hay Meadow	44	R	9	7	5	.....	21	50
Elm Springs	45	R	10	2	7	.....	19	47
Lidgett	46	R	35	9	3	1	48	124
Mankota	47	R	27	11	5	.....	43	72
Fournierville	48	R	25	8	1	.....	34	56
Milly	49	R	52	16	16	.....	84	126
Glentworth	50	R	57	2	14	.....	73	97
Socrates	51	R	24	28	2	.....	54	111
Flynn	52	R	14	6	1	.....	21	54
Two Trails	53	R	51	4	3	1	59	89
Gollier	54	R	67	7	17	1	92	117
Campbell	55	R	26	1	25	1	53	73
St-Victor	56	R	123	2	15	5	145	172
Willow Bunch	57	R	151	7	44	.....	203	221
"	57A	R	99	1	35	4	139	151
Scharon School	58	R	11	26	8	1	45	81
Una	59	R	17	20	3	.....	40	47
Bengough	60	R	113	34	47	.....	194	269
Ritchie	61	R	52	43	9	.....	104	129
Roe	62	R	22	10	10	.....	42	111
Horizon	63	R	38	19	10	.....	67	91
Viceroy	64	R	55	37	45	2	139	198
Verwood	65	R	65	44	42	.....	151	228

WILLOW BUNCH—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Thomas Donnelly	Charles Morley Wilkin Emery	Joseph Arthur Marcotte			
Moose Pond	66	R	48	10	7	.....	65	102
Crosson	67	R	34	13	6	1	54	54
Maxtone	68	R	48	12	3	.....	63	88
Bruce	69	R	52	25	9	.....	86	164
Lakenheath	70	R	90	5	14	2	111	177
Plessis	71	R	23	1	0	1	25	78
Falconer	72	R	10	3	4	.....	17	73
Gavelin	73	R	46	9	8	.....	63	107
Billiman	74	R	21	9	2	.....	32	77
Jack Creek	75	R	10	8	1	.....	19	77
Sunny View	76	R	40	10	7	.....	57	105
Cactus	77	R	58	4	3	.....	65	89
Connaught	78	R	22	21	19	.....	62	112
Harwood	79	R	21	26	2	.....	49	100
Ellis	80	R	32	2	11	.....	45	78
Hughes	81	R	27	33	6	.....	66	110
Assiniboia	82	R	29	36	12	2	79	112
Willows	83	R	25	43	15	.....	83	123
Readlyn	84	R	61	40	27	1	129	252
Winside	85	R	18	28	4	.....	50	108
Sussex	86	R	41	8	3	1	53	81
Glasnevin	87	R	58	20	1	.....	79	200
Ogema	88	R	50	23	36	.....	109	318
Kirkpatrick	88A	R	65	52	37	.....	154	199
Gray	89	R	5	43	4	.....	52	91
Edell	90	R	18	14	27	.....	59	98
Ellyn	91	R	25	41	2	.....	68	110
Wenaus	92	R	28	14	0	.....	42	130
Deanton	93	R	19	28	0	.....	47	95
Davyroyd	94	R	13	45	9	.....	67	67
Lethburn	95	R	11	30	6	.....	47	75
Valor	96	R	22	29	35	.....	86	144
Limerick	97	R	28	13	13	.....	54	93
Ellis	98	R	25	24	13	.....	62	108
Melaval	99	R	67	24	16	.....	107	117
Wood Dale	100	R	24	27	15	.....	66	104
Woodrow	101	R	71	17	60	.....	148	214
Meyronne	102	R	157	8	13	.....	178	213
Kincaid	103	R	113	28	26	1	168	223
Hazenmore	104	R	94	8	31	.....	133	213
Cannonea	105	R	26	20	4	.....	50	92
Dixie	106	R	31	27	4	.....	62	78
Vindictive	107	R	36	19	10	.....	65	108
McCarte	108	R	48	4	24	.....	76	116
Laflèche	109	R	201	40	33	.....	274	316
Castlemore	110	R	25	47	3	.....	75	101
Carefoot	111	R	33	5	25	.....	63	115
Orinoco	112	R	36	5	18	.....	59	109
Congress	113	R	29	63	24	.....	116	210
Arlie	114	R	31	61	10	.....	102	169
Maxwelton	115	R	27	40	3	.....	70	164
Crane Valley	116	R	58	29	3	.....	90	125
Wheatstone	117	R	61	16	5	1	83	150
Kayville	118	R	55	25	35	.....	115	117
Patterson	119	R	20	7	12	.....	39	88
Alexander	120	R	37	2	4	1	44	222
Kemp	121	R	20	4	24	2	50	127
Dirt Hills	122	R	11	13	12	.....	36	60
Jorgeson	123	R	23	38	49	.....	110	148
Hilton	124	R	38	26	3	.....	67	127
Ettington	125	R	34	20	7	.....	61	127
Vantage	126	R	73	19	5	.....	97	164
Mazenod	127	R	82	25	28	.....	135	192
Palmer	128	R	34	16	37	.....	87	123
McEwen	129	R	42	20	10	.....	72	108

WILLOW BUNCH—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Thomas Donnelly	Charles Morley Wilkin Emery	Joseph Arthur Marcotte			
Deimer	130	R	50	11	18	.....	79	124
Wisson	131	R	22	2	5	.....	29	92
Ville Bouvier	132	R	59	10	5	.....	74	119
McBain	133	R	24	9	5	.....	38	102
Harold	134	R	43	15	6	.....	64	138
Minifre	135	R	33	7	0	.....	40	119
Arnold	136	R	33	3	0	.....	36	90
Busche	137	R	71	1	2	.....	74	132
Arland	138	R	40	19	2	.....	61	118
Gauthier	139	R	60	28	9	.....	97	157
Remillard	140	R	19	21	4	.....	44	100
Flaxton	141	R	29	1	13	.....	43	114
Watson	142	R	40	17	11	.....	68	102
Centre Ridge	143	R	27	16	3	.....	46	126
Ada	144	R	76	47	15	.....	138	173
North Point	145	R	28	2	3	.....	33	101
Netterville	146	R	17	45	10	.....	72	130
Rouen	147	R	25	58	26	.....	109	148
Bateman	148	R	67	48	15	1	131	151
St. Boswell's	149	R	75	34	15	.....	124	209
Gooding	150	R	38	8	10	.....	56	90
Wiwa Creek	151	R	31	6	4	.....	41	73
Hodgeville	152	R	87	13	49	.....	149	193
Hessler	153	R	37	8	14	.....	59	118
Wiwa Hill	154	R	36	10	1	.....	47	98
Standon	155	R	9	17	1	.....	27	76
Bar Hill	156	R	16	32	3	.....	51	70
Coderre	157	R	100	32	35	.....	167	237
Rodgers	158	R	7	28	18	.....	53	102
Old Wives	159	R	4	18	2	.....	24	28
Courval	160	R	41	33	6	.....	80	113
Trewdale	161	R	50	16	2	.....	68	112
Shamrock	162	R	35	13	17	1	66	100
Atkins	163	R	47	17	11	.....	75	119
Fair Valley	164	R	44	8	15	.....	67	109
Vicher	165	R	43	10	20	1	74	96
Edgeworth	166	R	42	5	5	.....	52	105
Willow Bunch	167	R	110	12	8	.....	130	159
Dahinda	168	R	54	31	24	.....	109	157
Assiniboia	169	R	104	26	120	.....	250	281
"	170	R	69	18	65	.....	152	209
"	171	R	27	13	48	.....	88	124
Limerick	172	R	95	4	55	.....	154	220
Glentworth	173	R	38	13	8	1	60	98
Gravelbourg	174	R	111	2	27	1	141	178
"	174A	R	159	7	11	.....	177	185
"	174B	R	60	5	18	.....	83	93
"	174C	R	81	4	12	1	98	112
Ferland	175	R	47	6	8	.....	61	110
Assiniboia Advance (Provisoire)	.....	R	3	0	3	.....	6	.....
Gravelbourg Advance (Provisoire)	.....	R	0	0	0	.....	0	.....
Totals—Totaux	181	.....	7,683	3,123	2,263	49	13,118	20,913

Majority for / Majorité pour **Thomas Donnelly** over (sur) {**Charles Morley Wilkin Emery, 4,560.** / **Joseph Arthur Marcotte, 5,420.**}

YORKTON Population—1926, 36,192.

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Roy David Loucks	George Washington McPhee			
Zorra	1	R	56	39	.....	95	149
Calder Village	2A	R	33	29	1	63	76
" (Rural)	2B	R	75	45	7	127	145
Wroxton South (Sud)	3	R	50	37	1	88	116
Scotland	4	R	17	30	.....	47	94
Tupper	5	R	43	23	.....	66	81
Armstrong	6	R	18	39	.....	57	120
Rokeby	7	R	47	36	.....	83	139
York Lake	8	R	37	23	.....	60	88
Jaroslaw	9	R	28	34	.....	62	108
Willowbrook	10	R	46	78	3	127	146
Cherry Field	11	R	58	24	.....	82	120
Maxwelton	12	R	55	19	.....	74	125
Beaver Hills	13	R	60	25	.....	85	115
Hubbard	14	R	18	98	.....	116	163
Soldiers	15	R	11	8	.....	19	74
"	16	R					
Jedburgh	17	R	39	7	.....	46	117
Beaverdale	18	R	27	29	.....	56	115
Stony Coulee	19	R	13	34	.....	47	87
Orcadia	20	R	25	40	.....	65	111
Yorkton North (Nord)	21	R	37	31	.....	68	103
Yorkton	22	U	103	64	.....	167	233
"	23A	U	47	69	1	117	170
"	23B	U	47	71	.....	118	172
"	24	U	70	105	2	177	243
"	25	U	36	88	.....	124	210
"	26A	U	47	94	.....	141	190
"	26B	U	51	89	.....	140	191
"	27	U	70	109	.....	179	248
Anemone	28	R	35	21	.....	56	99
Shamrock	29	R	30	29	.....	59	92
Barvas	30	R	28	33	.....	61	82
Wroxton North (Nord)	31	R	51	96	.....	147	199
Shillingthorpe	32	R	46	31	.....	77	144
Gartmore	33	R	37	7	1	45	52
Alva	34	R	15	21	3	39	77
Two Creeks	35	R	34	12	.....	46	108
Stony Creek	36	R	36	33	2	71	97
Stornoway	37	R	29	101	.....	130	177
Rhein Village	38A	R	12	71	.....	83	91
Rhein (Rural)	38B	R	18	71	.....	89	115
Wallace	39	R	17	37	.....	54	86
Ebenezer	40	R	22	45	1	68	153
Grunert	41	R	16	34	.....	50	121
Springside Village	42A	R	27	39	1	67	230
" Rural	42B	R	25	34	.....	59	
Creekside	43	R	43	17	.....	60	125
Gladwin	44	R	19	14	1	34	118
Crowtherview	45–46	R	13	4	.....	17	66
Runnymead	47	R	2	45	.....	47	100
Okno	48	R	5	28	.....	33	100
Walawa	49	R	4	35	.....	39	124
Theodore Village	50A	R	29	55	.....	84	135
" (Rural)	50B	R	33	52	.....	85	152
Sandy River	51	R	8	37	.....	45	91
Homestead	52	R	8	33	.....	41	103
Gorlitz	53	R	12	42	.....	54	133
Hamton	54	R	46	66	.....	112	169
Jansen	55	R	30	74	4	108	163
Mulock	56	R	8	76	5	89	218
Bonnybank	57	R	66	27	.....	93	149
Bunnesville	58	R	26	7	.....	33	103
Togo	59	R	66	122	1	189	259
Runnymede	60	R	31	89	2	122	193

YORKTON—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Roy David Loucks	George Washington McPhee			
Côté	61	R	25	81	.....	106	143
Boggy	62	R	22	33	.....	55	118
Kamsack	63A	R	51	97	.....	148	194
"	63B	R	33	61	.....	94	132
"	63C	R	73	110	.....	183	274
"	63D	R	61	61	.....	122	194
" Advance (Provisoire)	.....	R	4	10	.....	14	.....
Vernoe	65	R	14	32	.....	46	129
Mennofeldt	66	R	18	67	1	86	170
Donwell	67	R	30	50	.....	80	196
Burgis	68	R	78	26	.....	104	221
Drobot	69	R	18	67	4	89	167
Wolfe	70	R	8	32	.....	40	133
Insinger	71	R	26	112	.....	138	228
Fosti	72	R	11	45	.....	56	113
Rivington	73	R	12	34	.....	46	101
Tuffnell	74	R	58	21	1	80	121
Sheho Village	75	R	37	42	.....	79	120
" (Rural)	76	R	14	39	.....	53	112
Stonyview	77	R	3	33	2	38	94
Goldenvale	78	R	6	19	.....	25	167
Wasilowitz	79	R	16	13	.....	29	157
Strathcona	80	R	15	20	.....	35	125
Canora West (Ouest)	81	R	34	24	2	60	142
Canora	82A	R	72	78	.....	150	235
"	82B	R	32	55	1	88	172
" East (Est)	83	R	23	16	.....	39	137
Mikado	84	R	22	66	2	90	205
Veregin	85	R	45	65	.....	110	248
Kamsack West (Ouest)	86	R	14	18	.....	32	64
" East (Est)	87	R	23	13	.....	36	40
Prairie-Queen	88	R	32	26	.....	58	88
Totals—Totaux	97	.....	3,121	4,421	49	7,591	13,213

Majority for / Majorité pour George Washington McPhee, 1,300.

ALBERTA

ACADIA

Population—1926, 33,188

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Robert Gardiner	George Harrison Wade			
Black Cherry	1	R	15	5	.....	20	45
Steerford	2	R	40	3	.....	43	61
Vandyne	3	R	54	1	1	56	68
Gold Spring	4	R	31	4	1	36	76
Chilmark	5	R	21	0	.....	21	50
Kinmundy	6	R	18	0	.....	18	36
Embree	7	R	15	3	.....	18	22
Howie	8	R	5	2	.....	7	21
Vosburg	9	R	4	3	.....	7	14
Steveville	10	R	7	5	.....	12	59
Hutton	11	R	24	1	.....	25	46
Pandora	12	R	20	3	.....	23	60
Cessford	13	R	31	11	.....	42	85
Delano	14	R	3	2	.....	5	10
Blood Indian	15	R	20	3	.....	23	30
Cappon	16	R	71	18	.....	89	132
Greenmound	17	R	31	2	.....	33	59
Glevannah	18	R	27	4	.....	31	47
Acadia Valley	19	R	28	7	2	37	55
Edendale	20	R	14	7	1	22	34
Tipperary	21	R	52	1	1	54	66
Rearville	22	R	42	1	.....	43	55
Conrad	23	R	15	1	.....	16	33
Dominion	24	R	11	0	.....	11	21
Hawksdale	25	R	12	0	.....	12	20
Pollockville	26	R	43	12	.....	55	120
Johnston	27	R	22	2	.....	24	47
Davidson	28	R	42	2	.....	44	62
Wilford	29	R	26	4	1	31	37
Corinth	30	R	14	4	.....	18	36
Carolside	31	R	21	13	.....	34	85
Mapeline	32	R	21	1	.....	22	31
Bigstone	33	R	23	1	.....	24	35
Heathdale	34	R	27	1	.....	28	39
Clemens	35	R	28	0	.....	28	46
Kinmaul	36	R	71	4	.....	75	77
Hills	37	R	33	4	.....	37	54
Sunnyslope	38	R	27	3	.....	30	63
Graindale	39	R	31	5	.....	36	58
Bonnie Briar	40	R	26	5	.....	31	42
Trinity	41	R	26	5	.....	31	84
Benton	42	R	45	19	.....	64	132
Oyen	43	R	111	77	.....	188	279
Kirkwall	44	R	38	10	2	50	61
Keswick	45	R	26	6	.....	32	47
Big Spring	46	R	32	0	.....	32	51
Collholme	47	R	42	5	.....	47	61
Reinboth	48	R	34	0	.....	34	41
East Berry	49	R	59	4	.....	63	90
Sunnynook	50	R	62	26	.....	88	146
Fraserton	51	R	18	5	.....	23	35
Lonebutte	52	R	40	10	1	51	70
Dorothy	53	R	24	0	.....	24	33
Millerfield	54	R	39	0	.....	39	47
Lawsonburg	55	R	27	12	.....	39	116
Fowler	56	R	35	0	.....	35	51

ACADIA—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Robert Gardiner	George Harrison Wade			
Crampton	57	R	26	9		35	48
Munro	58	R	27	3		30	42
Halliday	59	R	14	3		17	41
Roselynn	60	R	17	5		22	63
Bonser	61	R	41	2		43	54
Laughlin	62	R	23	2		25	40
Cereal	63	R	49	34		83	141
Lanfine	64	R	46	8	1	55	89
Excel	65	R	41	7	1	49	71
Sibbald	66	R	85	14	1	100	182
Mere	67	R	42	1		43	70
Calendula	68	R	35	4		39	54
Glenada	69	R	31	2		33	56
Fairacres	70	R	52	0		52	55
Carpathia	71	R	28	1		29	44
Chinook	72	R	43	28		71	133
Crocus	73	R	19	2	1	22	38
Dobson	74	R	15	2		17	45
Earl Grey	75	R	6	7		13	37
Youngstown	76	R	60	54		114	242
Plover	77	R	10	1		11	32
Anderson	78	R	14	0		14	30
Sheerness	79	R	34	8		42	71
Riddle	80	R	10	4		14	24
Frakes	81	R	11	17		28	40
Hand Hills	82	R	27	10	1	38	74
Livingstone	83	R	50	6		56	103
Munson	84	R	87	34	2	123	225
Gartly	85	R	43	4		47	85
Mecheche	86	R	60	14		74	123
Wright	87	R	34	5	1	40	75
Dart	88	R	20	14		34	112
Golden Hill	89	R	24	10		34	84
Red Rose	90	R	22	9		31	64
Wildun	91	R	13	4		17	31
Richdale	92	R	30	13		43	61
Stanmore	93	R	29	3		32	47
Scotfield	94	R	40	2	1	43	59
Diamond	95	R	9	1		10	15
Pleasant Valley	96	R	28	1		29	48
Sounding Creek	97	R	16	0		16	34
Riddellvale	98	R	20	1		21	37
Whitelands	99	R	43	0		43	59
Golden Centre	100	R	18	0		18	23
Rush Centre	101	R	16	1		17	26
Muhlbach	102	R	47	1		48	72
Twin Lake	103	R	31	0	2	33	66
Springville	104	R	12	1		13	39
Excelda	105	R	29	0		29	51
MacArthur	106	R	14	0		14	38
New Brigden	107	R	67	1		68	105
Wildflower	108	R	62	0		62	85
Cop Hill	109	R	30	9	1	40	54
Rollinson	110	R	22	4		26	38
Wastina	111	R	30	3		33	48
Antelope Lake	112	R	6	4		10	14
Reist	113	R	31	0		31	46
Maude	114	R	20	0		20	29
Blair	115	R	21	8		29	63
Centrepoint	116	R	16	7		23	48
Hanna	117A	R	92	176	2	270	468
"	117B	R	63	142	3	208	353
Watts	118	R	30	11	1	42	98
Craigmyle	119	R	90	44	1	135	224
Delia	120	R	71	70		141	262

ACADIA—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Robert Gardiner	George Harrison Wade			
Carter	121	R	69	2	.....	71	110
Sunbeam	122	R	34	11	.....	45	114
Morrin	123	R	113	22	6	141	228
Ant Hill	124	R	30	1	.....	31	70
Rowley	125	R	50	10	.....	60	111
Lloyd George	126	R	40	1	.....	41	91
Kelvindale	127	R	10	2	.....	12	68
Lillico	128	R	33	5	1	39	105
Dowling Lake	129	R	29	1	.....	30	59
Alps	130	R	24	3	.....	27	53
Solon	131	R	16	1	2	19	38
Maunders	132	R	20	1	1	22	41
Brainard	133	R	30	0	.....	30	45
Burns	134	R	23	1	.....	24	30
St. Elmo	135	R	35	6	.....	41	63
Dejay	136	R	28	4	.....	32	65
Naco	137	R	42	1	.....	43	55
Sounding Valley	138	R	22	3	.....	25	38
Butte Vale	139	R	20	4	.....	24	45
Klein	140	R	20	3	.....	23	53
Kinnear	141	R	25	2	.....	27	44
Clairmont	142	R	23	0	.....	23	35
Saskalta	143	R	21	1	.....	22	42
Compeer	144	R	36	16	.....	52	98
Wheatsheaf	145	R	25	0	.....	25	50
Grassy Island Lake	146	R	11	0	.....	11	31
Stonelaw	147	R	24	0	.....	24	45
Minor	148	R	20	6	.....	26	27
Roland	149	R	22	0	.....	22	33
Freda	150	R	23	2	.....	25	48
Ensleigh	151	R	12	4	.....	16	41
Lawrence	152	R	21	0	.....	21	44
Newell	153	R	13	4	.....	17	27
Peace Valley	154	R	6	3	.....	9	18
Berry Creek North (Nord)	155	R	29	1	.....	30	35
Netherby	156	R	36	2	.....	38	46
Graystones	157	R	35	13	.....	48	69
Hudson Bay	158	R	53	2	.....	55	104
Orlando	159	R	37	1	.....	38	78
Victor	160	R	39	2	.....	41	81
Farrell Lake	161	R	39	2	.....	41	74
Rumsey	162	R	85	19	.....	104	210
Scollard	163	R	70	20	.....	90	166
Gopher Head	164	R	31	7	.....	38	70
Wolf Hill	165	R	39	5	.....	44	110
Wide Awake	166	R	46	9	.....	55	96
Endiang	167	R	25	3	.....	28	69
Corinne	168	R	43	2	.....	45	81
Buchan	169	R	42	3	.....	45	77
Hiram	171	R	12	3	.....	15	26
Starky	172	R	24	1	.....	25	37
Kirkpatrick	173	R	30	0	.....	30	39
Ray	174	R	38	4	.....	42	55
Silverdale	175	R	26	1	.....	27	49
Willowbrook	176	R	26	1	.....	27	66
Ione	177	R	15	9	.....	24	46
Gregerson	178	R	22	0	.....	22	57
Kirriemuir	179	R	27	13	1	41	66
Altario	180	R	27	13	.....	40	89
Upland	181	R	23	2	1	26	78
Horner	182	R	12	3	.....	15	22
Pemukan	183	R	11	2	.....	13	52
Monitor	184	R	53	28	1	82	154
Consort	185	R	78	33	.....	111	197
Loyalist	186	R	37	9	.....	46	94

ACADIA—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Robert Gardiner	George Harrison Wade			
Veteran	187	R	44	22	.....	66	140
High Point	188	R	29	0	.....	29	62
Moore	189	R	21	5	.....	26	39
Sounding Creek	190	R	39	3	.....	42	60
Lake Thelma	191	R	36	4	1	41	49
Cowan	192	R	26	3	.....	29	66
Leeth Hill	193	R	23	1	.....	24	44
Rustle	194	R	18	1	.....	19	55
Bye Moore	195	R	49	8	.....	57	94
Ozork	196	R	19	1	.....	20	59
Big Valley	197	R	142	73	5	220	640
Wooded Hill	198	R	15	0	.....	15	47
Aunger	199	R	23	2	.....	25	67
Fritz Hill	200	R	14	3	.....	17	85
Dunbarney	201	R	18	3	.....	21	63
Leo	202	R	20	1	.....	21	44
Leader	203	R	41	1	.....	42	74
Pollux	204	R	19	0	.....	19	79
Rush Point	205	R	24	4	.....	28	60
Kimberley	206	R	56	2	.....	58	65
Federal	207	R	33	1	.....	34	53
Coronation	208A	R	61	71	.....	132	219
"	208B	R	26	51	.....	77	161
Pleasant Heights	209	R	26	6	.....	32	73
Avonlea	210	R	22	0	.....	22	51
Neutral Valley	211	R	28	0	.....	28	44
Gooseberry Lake	212	R	28	1	.....	29	63
Neutral Hills	213	R	33	0	.....	33	80
Conrads	214	R	19	1	.....	20	54
Zering	215	R	20	2	1	23	122
Sentinel Hill	216	R	49	6	.....	55	111
Hanna (Advance (Provisoire)	.....	R	15	28	.....	43	.....
Big Valley Advance (Provisoire)	.....	R	9	8	.....	17	.....
Totals—Totaux	219	.....	7,041	1,803	49	8,893	16,190

Majority for / Majorité pour **Robert Gardiner, 5,238.**

ATHABASKA Population—1926, 41,095

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Charles Wilson Cross	Donald Ferdinand Kellner			
Fort Fitzgerald	1	R	41	7		48	110
Fort Chipewayan	2	R	51	6		57	157
Fort McMurray	3	R	74	29		103	226
Waterways	4	R	10	11		21	47
Checham	5	R	1	4		5	41
Wabasca North (Nord)	6	R	16	3		19	93
" South (Sud)	7	R	21	0		21	61
Conklin	8	R	3	10		13	86
Calling Lake	10	R	6	7		13	39
Lahaieville	11	R	9	16		25	63
Baptiste Lake West (Ouest)	12	R	3	5		8	28
" East (Est)	13	R	4	29		33	66
Athabaska West (Ouest)	14	R	39	39	1	79	123
" East (Est)	15	R	43	49		92	140
Grosmont	16	R	2	8		10	31
Sawdy	17	R	4	10		14	51
Fairhaven	18	R	3	8		11	46
Lanik's	19	R	0	10		10	17
Parkhurst	20	R	21	21	1	43	66
Tawatinaw North (Nord)	21	R	5	8		13	21
Toles	22	R	11	3		14	45
Donatville	23	R	10	15		25	76
Sarrail	24	R	14	13		27	53
Forest Grove	25	R	1	8		9	21
Moose Portage	26	R	3	5		8	26
	27	R	Included in No. 26 (Compris dans le n° 26)				
Lessard	28	R	12	15		27	58
La Corey	29	R	4	21		25	61
	30	R	Included in No. 29 & 31 (Comp. dans le n° 29–31)				
Wolfe Lake	31	R	4	6		10	10
Cold Lake	32	R	59	32		91	179
Beaver Crossing	33	R	4	7		11	52
Le Goff	34	R	10	13		23	89
	35	R	Included in No. 34 (Compris dans le n° 34)				
Beaver River	36	R	Included in No. 39 (Compris dans le n° 39)				
St-Joseph's	37	R	40	25		65	98
Berg School	38	R	1	9		10	35
Ardmore	39	R	0	12		12	33
Bonnyville	40	R	70	20		90	163
Gurneyville	41	R	8	9		17	19
Durlingville	42	R	24	14		38	60
Maloy	43	R	1	17		18	43
Glendon	44	R	5	23		28	108
Troy	45	R	3	9		12	26
Moose Lake	46	R	18	13		31	60
Phillion	47	R	8	13		21	43
Duclos	48	R	3	14		17	36
Hoselaw	49	R	0	8		8	42
Rife	50	R	2	13		15	39
Beacon	51	R	3	11	1	15	108
Flat Lake	52	R	9	31		40	89
St-Paul Village	53	R	92	59		151	241
"	54	R	89	67		156	261
Beauregard	55	R	10	22		32	50
Allain	56	R	7	20		27	49
Laboucane	57	R	9	19	1	29	32
St-Edouard	58	R	15	50		65	101
Roberge	59	R	2	15		17	55
Boutin	60	R	5	3		8	21
Shamrock Valley	61	R	7	8		15	17
Merrick	62	R	0	10		10	35
Orvilton	63	R	1	9		10	24
Paulin	64	R	7	8		15	25
Bourgeois	65	R	16	18		34	48

ATHABASKA—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Électeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Charles Wilson Cross	Donald Ferdinand Kellner			
Lake Thérien	66	R	5	9	1	15	43
Spring Park	67	R	0	16	.....	16	26
Ferguson Flats	68	R	0	25	1	26	46
Cartier	69	R	17	19	.....	36	59
Doucette	70	R	29	15	2	46	114
Lac St-Vincent	71	R	4	25	.....	29	50
Paquette	72	R	12	17	.....	29	52
Owlseye Lake	73	R	4	19	.....	23	68
Cork	74	R	15	18	1	34	103
Ashmont	75	R	24	71	1	96	135
Spedden	76	R	15	107	.....	122	218
Boyne Lake	77	R	5	17	.....	22	56
Scales	78	R	12	9	.....	21	66
Clark	79	R	Included in No. 78 (Compris dans le n° 78)				
St-Vincent	80	R	41	12	.....	53	84
Thérien	81	R	30	17	.....	47	89
Labonté	82	R	25	18	1	44	84
Dumais	83	R	Included in No. 86 (Compris dans le n° 86)				
Sideview	84	R	2	9	.....	11	33
Gibbs	85	R	Included in No. 87 (Compris dans le n° 87)				
St. Lina	86	R	20	43	.....	63	94
Sugden	87	R	5	10	.....	15	44
Floating Stone	88	R	1	9	.....	10	62
Bordenave	89	R	0	6	.....	6	15
Cole Lake	90	R	Included in another Poll (Compris dans un autre arrondissement				
Sokol	91	R	5	5	.....	10	37
Fork Lake	92	R	0	5	.....	5	42
Grandon	93	R	12	8	.....	20	39
Craigend	94	R	1	9	.....	10	45
Normandeau	95	R	18	5	.....	23	30
Lake Elinor	96	R	6	7	2	15	30
Big Bay	97	R	11	6	.....	17	51
	98	R	Included in No. 100 & 104 (Compris dans le n° 100 & 104)				
Venice	99	R	5	26	.....	31	39
Egg Lake	100	R	18	6	.....	24	40
Caron	101	R	23	1	.....	24	37
Grenier	102	R	20	12	1	33	41
Plamondon	103	R	67	27	3	97	131
Lac la Biche, Mission	104	R	32	6	.....	38	68
St-Jean	105	R	14	5	.....	19	40
Owl River	106	R	4	6	.....	10	34
Lac la Biche Village	107	R	84	59	.....	143	273
	108	R	Included in No. 107 (Compris dans le n° 107)				
Lac la Biche	109	R	24	21	.....	45	69
Goodfish Lake	110	R	0	8	.....	8	52
McRae	110A	R	5	13	.....	18	50
Edwand	111	R	3	37	.....	40	169
Jackpine	112	R	1	13	.....	14	69
Pakan	113	R	6	44	.....	50	183
Smoky Lake	114	R	23	58	.....	81	174
"	114A	R	33	59	1	93	172
Yuma	115	R	19	62	7	88	167
Wakstao	116	R	13	37	2	52	130
Wasel	117	R	38	10	1	49	161
Stry	118	R	4	66	.....	70	183
Lillyfield	119	R	13	44	2	59	145
Green Lake	120	R	7	33	.....	40	135
Zbruch	121	R	1	8	.....	9	31
Bellis	122	R	4	14	.....	18	95
Barowitz	123	R	2	46	1	49	113
Holowaychuk	124	R	12	32	.....	44	158
Pinehurst	125	R	30	14	.....	44	70
Redwater	126	R	21	38	.....	59	80
Eastgate	127	R	9	19	.....	28	69

ATHABASKA—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Charles Wilson Cross	Donald Ferdinand Kellner			
Maybridge	128	R	2	19		21	43
Fedorah	129	R	6	27	1	34	62
Vilna	130	R	23	137	5	165	300
Pine Knoll	131	R	4	67	4	75	205
Patry	132	R	14	25		39	68
Myrtle Creek	133	R	43	57	2	102	187
Northbank	134	R	7	67		74	124
Pine Creek	135	R	17	30		47	104
Clodford	136	R	8	50		58	81
Radway Centre	137	R	28	93		121	203
Waskatenau	138	R	34	93	5	132	185
Half Moon Lake	139	R	18	45		63	112
Halfway Lake	140	R	3	18		21	76
Thorhild	141	R	9	38		47	112
Namepi River	142	R	7	33		40	106
Sprucefield	143	R	11	13	2	26	79
Smoky Lake West (Ouest)	144	R	9	35		44	115
" South (Sud)	145	R	11	35		46	84
" North (Nord)	146	R	1	21		22	93
Rochester	147	R	31	43		74	136
Lewiston West (Ouest)	148	R	8	20		28	67
Lewiston	149	R	5	35	1	41	111
Atlanta	150	R	21	25		46	93
Egremont	151	R	5	40	1	46	79
Opal	152	R	19	58	1	78	127
Crippsdale	153	R	16	29	1	46	94
Woodgrove	154	R	11	32		43	81
Cash Creek	155	R	0	9		9	28
Moose Hills	156	R	10	13		23	86
Ellscott	157	R	5	15		20	37
Bondiss	158	R	4	2		6	17
Boyle	159	R	20	17	1	38	86
Plum Lake	160	R	0	19		19	65
Stocks	161	R	2	2		4	42
Tawatinaw	162	R	6	7		13	40
Colinton	163	R	37	24		61	81
Athabaska South (Sud)	164	R	12	14		26	44
Elbridge	165	R	0	22		22	74
Martin Centre	166	R	9	40	2	51	109
Hollow Lake	167	R	1	25		26	60
Darling	168	R	5	15		20	70
Abee	169	R	4	47		51	120
Newbrook	170	R	3	9		12	43
Généreux	171	R	Included in No. 165 (Compris dans le n° 165)				
Shakespeare	172	R	7	18		25	108
Warspite	173	R	4	36		40	101
Lac Bellevue	174	R	4	26		30	60
Drolet	175	R	1	21		22	60
Lake Eliza	176	R	10	36	1	47	80
Parker	177	R	2	14		16	44
Hopkins	178	R	2	20		22	49
Elk Point	179	R	6	75		81	129
Mooswa	180	R	1	8		9	58
Heinsburg	181	R	2	9		11	46
Frog Lake	182	R	9	18	2	29	76
Norway Valley	183	R	1	11		12	27
Tullibay	184	R	2	10		12	26
Lea Park	185	R	0	13		13	52
Greenvale	186	R	11	4	1	16	54
Onion Lake	187	R	3	13	1	17	44
Brosseau	188	R	21	22		43	90
Chesterville	189	R	4	37		41	94
Lafond	190	R	8	20		28	83
Foisy	191	R	18	26		44	91
Coutu	192	R	12	18		30	70

ATHABASKA—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Charles Wilson Cross	Donald Ferdinand Kellner			
Ste-Amélia	193	R	29	38	.....	67	91
Gibbons	194	R	36	54	.....	90	186
Heathfield	195	R	6	17	.....	23	51
Sturgeonville	196	R	48	7	.....	55	99
Bon Accord	197	R	14	77	1	92	142
Robin Hood	198	R	1	22	.....	23	73
Diligence	199	R	37	39	.....	76	121
Jeffrey	200	R	16	28	.....	44	105
Fairydell	201	R	20	14	.....	34	98
Stack	202	R	16	8	.....	24	55
Clyde	203	R	39	60	1	100	215
"	203B	R	23	78	.....	101	181
Tawatinaw South (Sud)	204	R	4	9	.....	13	46
Chornahora	205	R	2	18	2	22	96
Stony Creek	206	R	18	44	.....	62	169
Island Lake	207	R	1	30	.....	31	46
Meanook	208	R	22	19	.....	41	73
" West (Ouest)	209	R	3	9	.....	12	34
Dover	210	R	15	22	.....	37	69
Muskeg Creek	211	R	2	18	.....	20	26
Conrad School	212	R	4	12	.....	16	32
Totals—Totaux	203	.....	2,770	4,870	66	7,706	16,715

Majority for / Majorité pour } **Donald Ferdinand Kellner, 2,100.**

BATTLE RIVER Population—1926, 37,215

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	John William Geddie Morrison	Henry Elvins Spencer			
Opseth	1	R	2	11	.....	13	66
La Marche	2	R	2	17	.....	19	79
Hayter	3	R	11	47	1	59	91
Stainsleigh	4	R	5	45	.....	50	89
Hochausen	5	R	4	33	.....	37	69
Rosenheim	6	R	2	22	.....	24	85
Provost	7A	R	45	52	1	98	239
"	7B	R	21	36	1	58	126
Meiklejohn	8	R	2	14	.....	16	55
Murray	9	R	4	34	.....	38	77
Silver Lake	10	R	8	37	.....	45	75
Eye Hill	11	R	1	14	.....	15	65
Cummins	12	R	5	21	.....	26	61
Cadogan	13	R	11	84	.....	95	207
Symington	14	R	2	33	.....	35	35
Blake Hill	15	R	3	30	.....	33	69
Metiskow	16	R	9	48	3	60	134
Little Gap	17	R	2	23	.....	25	51
Laconia	18	R	2	25	1	28	93
Czar	19	R	5	65	4	74	159
Buffalo View	20	R	3	19	.....	22	45
Big Gap	21	R	1	8	.....	9	46
Flynns	22	R	0	5	.....	5	44
Opal	23	R	0	12	.....	12	52
Hughenden	24	R	40	68	1	109	226
Maitland	25	R	1	23	.....	24	42
Wheat Ridge	26	R	3	25	.....	28	54
Lakesend	27	R	6	30	.....	36	73
Eastervale	28	R	1	59	.....	60	156
Amisk	29	R	1	35	3	39	128
Lowe	30	R	3	27	1	31	77
Buffalo	31	R	5	1	.....	6	18
Talbot	32	R	8	51	.....	59	138
Puffer	33	R	2	3	1	6	60
Battle Ridge	34	R	1	9	.....	10	35
Nilrem	35	R	5	12	.....	17	47
Rosyth	36	R	5	57	3	65	102
Hardisty	37	R	87	42	6	135	264
Fullview	38	R	0	9	1	10	24
Bronson	39	R	3	7	.....	10	49
Clinton	40	R	10	21	.....	31	63
Cuthbertson	41	R	3	18	.....	21	52
Fairfield	42	R	7	31	1	39	78
Battle Bend	43	R	2	42	.....	44	67
Strong	44	R	4	35	.....	39	62
Velva	45	R	0	25	.....	25	50
Crickledale	46	R	6	3	.....	9	11
Spruce Trees	47	R	3	20	.....	23	107
Green Glade	48	R	0	37	.....	37	61
Sulphur Springs	49	R	22	29	.....	51	110
Dolcy	50	R	2	69	.....	71	137
Park Road	51	R	26	8	2	36	56
Arm Lake	52	R	9	0	.....	9	30
McCafferty	53	R	30	52	.....	82	127
Crest Hill	54	R	16	13	.....	29	83
Killarney	55	R	3	33	.....	36	76
St-Jean Baptiste	56	R	3	23	.....	26	42
Aerlie	57	R	7	27	.....	34	56
Chauvin	58	R	28	62	3	93	217
Ribstone	59	R	27	30	2	59	114
Edgerton	60	R	101	61	.....	162	220
Heath	61	R	14	33	.....	47	70
Greenshields	62	R	5	52	1	58	96
Wainwright	63A	R	49	51	3	103	243
"	63B	R	34	54	2	90	181

BATTLE RIVER—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	John William Geddie Morrison	Henry Elvins Spencer	Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Wainwright	63C	R	37	56	2	95	186
Fabyan	64	R	6	14	1	21	41
Mayfield	65	R	14	39	.....	53	100
Trafalgar	66	R	1	18	.....	19	45
Grangedale	67	R	6	23	.....	29	55
Saddle Hill	68	R	11	38	4	53	98
Edenglassie	69	R	1	20	4	25	38
Prosperity	70	R	3	32	.....	35	44
Northern Crown	71	R	2	5	1	8	33
Roros	72	R	2	27	1	30	48
Prospect Valley	73	R	19	54	.....	73	117
Thomas	74	R	4	19	.....	23	57
Hope Valley	75	R	21	46	2	69	97
Gilt Edge	76	R	17	37	1	55	112
Irma	77	R	47	58	3	108	166
Jarrow	78	R	9	40	.....	49	80
Coal Springs	79	R	3	24	.....	27	57
Batts	80	R	8	17	1	26	74
Clellands	81	R	0	28	1	29	49
Orbindale	82	R	8	29	.....	37	64
Ross	83	R	9	25	2	36	65
Rosebury	84	R	2	25	.....	27	62
Sunny Brae	85	R	8	22	.....	30	36
Paschondale	86	R	6	38	1	45	102
BattleView	87	R	10	27	.....	37	82
Autumn Leaf	88	R	4	35	.....	39	59
Dina	89	R	4	79	1	84	141
Paradise Valley	90	R	6	47	3	56	99
New Lindsay	91	R	1	52	.....	53	96
McDonaldville	92	R	8	37	.....	45	90
Rising Sun	93	R	3	65	.....	68	112
Earlie	94	R	3	36	.....	39	83
Lloydminster	95A	R	34	63	2	99	205
"	95B	R	30	92	2	124	256
Blackfoot	96	R	3	42	.....	45	101
Thomasville	97	R	12	38	.....	50	123
Kitscoty	98A	R	35	62	.....	97	206
"	98B	R	13	23	1	37	108
Streamstown	99	R	8	91	.....	99	139
Willowlea	100	R	0	53	.....	53	115
Marwayne	101	R	7	58	2	67	158
Leighton	102	R	7	29	.....	36	137
Tring	103	R	6	49	.....	55	207
Vanesti	104	R	2	20	.....	22	78
Tolland	105	R	10	45	1	56	102
Wildmere	106	R	5	17	1	23	41
Cummings	107	R	18	22	.....	40	57
Billville	108	R	7	29	2	38	93
Union	109	R	8	15	1	24	52
Turkey Hill	110	R	4	27	1	32	64
Optimist	111	R	9	2	.....	11	40
Thorncliff	112	R	8	13	.....	21	55
Windermere	113	R	4	10	.....	14	29
Carleton	114	R	3	10	.....	13	18
Claysmore	115	R	45	25	.....	70	110
Vermilion Centre	116	R	138	47	1	186	291
Vermilion South (Sud)	117	R	46	22	.....	68	110
" East (Est)	118	R	98	23	.....	121	219
Bowtell	119	R	7	13	.....	20	55
Trimbleville	120	R	2	28	.....	30	71
Islay	121	R	53	95	3	151	259
Dewberry	122	R	17	56	2	75	165
Allendale	123	R	1	47	3	51	101
Poplar Heights	124	R	8	14	.....	22	49
Chadsworth	125	R	7	22	.....	29	98

BATTLE RIVER—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Électeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	John William Geddie Morrison	Henry Elvins Spencer			
Ottawa	126	R	2	34	.....	36	90
Campbell Lake	127	R	1	16	1	18	40
Wellsdale	128	R	10	29	1	40	100
Pelican Lake	129	R	9	10	.....	19	89
Queenie Creek	130	R	8	20	.....	28	102
Monkman	131	R	4	28	1	33	92
Rusylvia	132	R	11	27	.....	38	100
Ethelwyn	133	R	3	17	.....	20	83
Greenlawn	134	R	4	62	.....	66	167
Landonville	135	R	0	32	.....	32	131
Angle Lake	136	R	0	28	.....	28	81
King George	137	R	12	38	2	52	112
Gratz	138	R	2	41	1	44	65
Stanley	139	R	1	56	2	59	120
Scotstown	140	R	12	31	.....	43	71
Zoldovaro	141	R	3	22	.....	25	34
Rodino	142	R	7	9	.....	16	39
Lake Alice	143	R	3	32	.....	35	80
Percy Lake	144	R	2	9	.....	11	54
Underwood	145	R	5	34	1	40	73
Mulga	146	R	4	34	1	39	59
Mannville	147	R	88	57	2	147	287
Minburn	148	R	31	36	2	69	144
Innisfree	149	R	20	60	3	83	94
Luxton	150	R	6	30	.....	36	92
Wealthy	151	R	9	23	1	33	74
Hamilton	152	R	7	18	.....	25	96
Lake Geneva	153	R	8	13	.....	21	63
Chailey	154	R	3	35	.....	38	108
Grabas	155	R	3	38	2	43	99
Hillock	156	R	2	45	.....	47	118
Bushland	157	R	4	33	1	38	181
Naughton Glen	158	R	5	29	2	36	146
Myrnam	159	R	3	54	.....	57	133
Pathfinder	160	R	13	65	.....	78	206
Slawa	161	R	3	45	.....	48	109
Friborg	162	R	3	29	.....	32	99
Beauvallon	163	R	2	11	1	14	106
Mosidora	164	R	2	31	9	42	172
Wainwright Advance (Provisoire)	.....	R	0	0	.....	0	.....
Totals—Totaux	170	.....	1,985	5,597	124	7,706	16,623

Majority for / Majorité pour } **Henry Elvins Spencer, 3,612.**

BOW RIVER Population—1926, 33,776

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Edward Joseph Garland	Acle Carman Scratch			
Retlaw	1	R	40	14	1	55	112
Enchant	2	R	71	11	1	83	152
Sundial	3	R	51	4	.....	55	84
Bouwille	4	R	19	2	.....	21	56
Black Spring Ridge	5	R	38	0	1	39	68
Carmangay	6	R	52	31	.....	83	158
Burwash	7	R	29	5	.....	34	70
Bow Valley	8	R	18	1	.....	19	44
Washington	9	R	23	0	.....	23	48
Plainfield	10	R	50	0	.....	50	91
	11	R	Included in No. 2 (Compris dans le n° 2)				
	12	R	Included in No. 13 (Compris dans le n° 13)				
Grainridge	13	R	53	3	.....	56	77
Travers	14	R	47	5	.....	52	110
Yetwood	15	R	30	2	1	33	41
Long Coulee	16	R	19	8	.....	27	80
Champion	17	R	64	42	2	108	206
Sherwood	18	R	9	3	.....	12	55
Kirkcaldy	19	R	35	17	.....	52	104
Thigh Hill	20	R	34	5	.....	39	75
Greenway	21	R	26	11	.....	37	107
Rolling Prairie	22	R	40	1	.....	41	61
Lomond	23	R	51	24	.....	75	102
Mannings	24	R	30	0	.....	30	41
Eyr. more	25	R	34	1	.....	35	47
Kinnondale	26	R	31	2	.....	33	43
Green Prairie	27	R	30	0	.....	30	44
Sunny Plain	28	R	52	6	.....	58	125
Reid Hill	29	R	50	11	1	62	79
Sunny Glen	30	R	24	3	.....	27	54
Vulcan	31A	R	55	126	2	183	257
"	31B	R	49	109	.....	158	232
Loma	32	R	50	8	.....	58	91
Berrywater	33	R	69	4	.....	73	94
Lake McGregor	34A	R	33	5	.....	38	56
"	34B	R	48	12	1	60	89
Amethyst	35	R	7	2	.....	9	11
White's Place	36	R	5	0	.....	5	16
Bredin's Ferry	37	R	7	1	.....	8	13
Majorville	38	R	14	1	.....	15	31
Liberty	39	R	44	3	.....	47	67
Pioneer	40	R	54	4	.....	58	118
Queenstown	41	R	65	13	.....	78	121
Buffalo Hills	42	R	18	22	.....	40	73
Sunset	43	R	32	10	.....	42	73
Antrim	44	R	5	3	1	9	46
Arrowwood	45	R	70	39	.....	109	297
Shouldice	46	R	37	15	.....	52	59
Bassano	47A	R	40	68	2	110	180
"	47B	R	42	61	.....	103	173
Lathom	48	R	19	15	.....	35	40
Countess	49	R	10	14	.....	24	30
Trego	50	R	11	0	.....	11	23
Namaka	51	R	53	36	1	90	103
Gleichen	52A	R	95	82	.....	177	276
"	52B	R	115	69	.....	184	266
Cluny	53	R	60	28	1	89	155
Altaview	54	R	14	16	.....	30	76
Gem	55	R	2	0	.....	2	2
Crawling Valley	56	R	4	0	.....	4	11
Makepiece	57	R	18	7	.....	25	30
Ouletteville	58	R	55	8	1	64	126
Carnhill	59	R	14	12	.....	26	53
Langdon	60	R	56	31	.....	87	206
Cheadle	61	R	50	12	.....	62	112

BOW RIVER—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Edward Joseph Garland	Acle Carman Scratch			
Strathmore	62A	R	48	105	.....	153	218
"	62B	R	62	71	2	135	187
Crowfoot	63	R	43	28	1	72	90
Standard	64	R	90	19	2	111	193
Chancellor	65	R	58	29	.....	87	138
Hussar	66	R	44	29	.....	73	145
Duck Lake	67	R	14	5	.....	19	34
Long Beach	68	R	40	1	.....	41	77
Tudor	69	R	47	6	1	54	74
Nightingale	70	R	83	9	.....	92	157
Ardenode	71	R	51	20	.....	71	112
Dalroy	72	R	49	18	.....	67	200
Keoma	73	R	59	31	.....	90	150
Rockyford	74	R	51	32	.....	83	123
Beynon	75	R	15	12	.....	27	60
Dalum	76	R	26	4	.....	30	56
Crammond	77	R	6	3	.....	9	27
Rosebud	78	R	38	40	.....	78	142
Redland	79	R	26	14	.....	40	111
McDonald	80	R	87	4	.....	91	171
Irricana	81A	R	40	91	.....	131	179
"	81B	R	20	24	.....	44	
Kersey	82	R	12	13	.....	25	47
Beiseker	83	R	101	21	.....	122	210
Pierce	84	R	12	4	.....	16	38
Churchill	85	R	14	15	1	30	57
Wayne	86A	R	66	59	3	128	219
" "	86B	R	58	67	2	127	214
Rosedale	87A	R	40	41	1	82	131
"	87B	R	28	27	.....	55	91
" Mine	88	R	77	23	.....	100	135
Livingstone	89	R	17	30	.....	47	62
Midlandvale	90A	R	32	50	.....	82	84
"	90B	R	12	58	2	72	86
Creighton	91	R	36	5	.....	41	112
Drumheller East (Est)	92A	R	41	73	.....	114	185
" "	92B	R	51	73	.....	124	202
" "	92C	R	46	86	1	133	197
" "	92D	R	20	55	.....	75	123
" West (Ouest)	93A	R	54	59	.....	113	201
" "	93B	R	77	58	.....	135	248
" "	93C	R	78	73	.....	151	226
" "	93D	R	67	59	.....	126	176
Newcastle	94A	R	55	45	2	102	204
"	94B	R	53	38	2	93	202
"	94C	R	46	38	3	87	173
Nacmine	95	R	49	65	2	116	161
Hesketh	96	R	32	19	.....	51	137
Carbon	97A	R	68	39	.....	107	225
"	97B	R	64	43	.....	107	201
Grainger	98	R	48	18	.....	66	95
Acme	99	R	103	57	6	166	239
Davis	100	R	34	5	.....	39	99
Bancroft	101	R	32	7	.....	39	90
Goberts	102	R	41	7	3	51	95
Stern	103	R	10	9	2	21	130
Swalwell	104	R	72	41	.....	113	171
Gamble	105	R	84	5	.....	89	126
Orkney	106	R	47	0	1	48	74
Totals—Totaux	122	.....	5,144	3,028	53	8,225	14,050

Majority for / Majorité pour **Edward Joseph Garland, 2,116.**

CALGARY EAST (EST) Population—1926, 40,328

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Herbert Bealey Adshead	Fred Davis	William Edward Wood Guy			
Calgary City (Cité) Advance (Provisoire)	.....	U	57	56	2	.....	115	
Simon's Valley	1	R	33	19	0	.....	52	80
Beddington	2	R	56	15	1	.....	72	116
Balzac	3	R	86	45	3	.....	134	196
Hubalta A-L	4	R	86	48	0	.....	134	195
" M-Z	4	R	75	29	1	.....	105	177
Rocky View	5	R	15	14	0	1	30	90
CALGARY CITY (CITÉ)								
Riverside A-L	6	U	62	34	0	5	101	184
" M-Z	6	U	40	21	2	.....	63	116
West Bridgeland A-L	7	U	82	45	5	.....	132	219
" M-Z	7	U	39	26	0	3	68	132
East Bridgeland A-H	8	U	79	17	1	2	99	192
" I-M	8	U	37	11	2	2	52	96
" N-Z	8	U	36	32	0	4	72	153
Sereni A-L	9	U	54	35	1	.....	90	170
" M-Z	9	U	40	38	0	.....	78	187
Mount Pleasand West (Ouest) A-L	10	U	68	53	0	1	115	166
" " M-Z	10	U	68	43	0	.....	111	152
Mount Pleasant East (Est) A-L	11	U	60	42	3	.....	105	176
" " M-Z	11	U	64	21	4	.....	89	156
New Edinburgh A-H	12	U	59	37	1	1	98	157
" I-Mc	12	U	46	31	0	.....	77	129
" M-Z	12	U	60	40	3	6	109	159
Sunnyside South (Sud) A-L	13	U	54	69	2	.....	125	182
" " M-Z	13	U	72	56	1	.....	129	184
" North (Nord)	14	U	67	100	5	.....	172	262
" Centre A-L	15	U	57	40	0	.....	97	163
" " M-Z	15	U	28	57	1	.....	86	152
" West (Ouest)	16	U	56	76	2	.....	134	198
Hillhurst East (Est)	17	U	65	74	0	3	142	226
" Centre A-L	18	U	70	84	1	.....	155	227
" " M-Z	18	U	30	61	0	.....	91	140
" West (Ouest) A-K	19	U	35	52	1	.....	88	147
" " L-Z	19	U	42	38	0	.....	80	128
Broadview	20	U	67	66	2	.....	135	213
Westmount & Parkdale A-L	21	U	67	79	5	.....	151	227
" " M-Z	21	U	34	65	3	1	103	172
Upper Hillhurst & Hounsfield A-L	22	U	84	94	1	1	180	242
" " M-Z	22	U	46	62	0	1	109	173
Grand Trunk and Bronx A-L	23	U	70	38	0	.....	108	167
" " M-Z	23	U	65	25	0	.....	90	113
Capitol Hill	24	U	73	39	2	.....	114	234
Pleasant Heights A-L	25	U	66	39	1	.....	106	166
" M-Z	25	U	63	27	0	2	92	145
Mount Pleasant North (Nord) A-D	26	U	67	37	2	.....	106	165
" " E-L	26	U	40	33	2	.....	75	135
" " Mc-P	26	U	37	25	4	3	69	119
" " Q-Z	26	U	31	33	1	.....	65	100
Balmoral North (Nord) A-L	27	U	62	11	1	.....	74	128
" " M-Z	27	U	70	20	0	.....	90	145
Ree Heights	28	U	73	21	1	.....	95	133
Tuxedo South (Sud)	29	U	104	43	1	.....	148	216
Balmoral Centre A-L	30	U	60	37	0	1	98	147
" " MZ	30	U	68	18	2	.....	88	142
" South (Sud) A-L	31	U	80	56	2	1	139	190
" " M-Z	31	U	79	42	1	.....	122	187
Mount View A-L	32	U	51	32	0	2	85	121
" M-Z	32	U	69	37	2	.....	108	162

CALGARY EAST (EST)—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Herbert Bealey Adshead	Fred Davis	William Edward Wood Guy			
Beaumont East (Est).A-L	33	U	79	33	1	3	116	196
" " ...M-Z	33	U	61	34	0	1	96	168
" West (Ouest)A-L	34	U	46	51	0	3	100	171
" " M-Z	34	U	49	57	2	.....	108	163
Crescent Heights.....A-L	35	U	63	60	3	.....	126	203
" " .....M-Z	35	U	78	44	2	.....	124	181
Rosedale.....A-L	36	U	86	58	0	1	145	234
" .....M-Z	36	U	55	54	1	.....	110	185
Mewata Park.....A-L	37	U	31	45	1	.....	77	158
" .....M-Z	37	U	30	47	0	1	78	134
West End.....	38	U	42	59	0	.....	101	179
River View.....	39	U	30	73	4	.....	107	212
Park Side.....A-L	40	U	35	54	0	.....	89	168
" .....M-Z	40	U	25	48	2	.....	75	129
Bow View.....A-L	41	U	35	56	0	.....	91	162
" .....M-Z	41	U	34	41	2	.....	77	140
McDougall.....	42	U	67	61	0	.....	128	193
Bow Side.....	43	U	72	59	2	.....	133	243
Hill View.....	44	U	44	65	2	.....	111	221
Prince's Island.....	45	U	81	56	6	1	144	251
Clifton.....	46	U	25	31	0	.....	56	114
Knox.....	47	U	53	71	5	.....	129	218
Eauclaire.....	48	U	25	66	1	.....	92	136
Lancaster.....A-L	49	U	42	61	0	.....	103	206
" .....M-Z	49	U	31	59	0	1	91	191
Southam.....	50	U	65	97	1	.....	163	260
Palliser.....A-L	51	U	33	69	0	.....	102	192
" .....M-Z	51	U	41	35	0	2	78	163
Veteran.....A-L	52	U	34	44	1	.....	79	174
" .....M-Z	52	U	48	41	0	.....	89	173
Paget Hall.....A-L	53	U	24	38	1	.....	63	197
" .....M-Z	53	U	45	31	2	.....	78	181
City Hall.....A-L	54	U	50	29	1	1	81	171
" .....M-Z	54	U	30	24	1	.....	55	141
Canadian National....A-L	55	U	43	30	2	2	77	168
" " ....M-Z	55	U	41	23	0	.....	64	143
El-Bow.....A-L	56	U	65	39	2	.....	106	169
" .....M-Z	56	U	39	29	0	.....	68	119
Pearce.....A-L	57	U	52	41	2	.....	95	138
" .....M Z	57	U	35	23	2	.....	60	127
Monica.....A-L	58	U	52	50	2	1	105	160
" .....M-Z	58	U	41	20	4	.....	65	119
Bow Bend.....	59	U	63	47	3	.....	113	169
Colonel Walker.....A-L	60	U	68	31	2	.....	101	168
" .....M-Z	60	U	49	19	1	.....	69	128
Inglewood.....	61	U	75	32	4	.....	111	190
Ogden.....A-L	62	U	89	42	2	2	135	190
" .....M-Z	62	U	76	31	2	2	111	150
South Hill.....	63	R	55	30	3	.....	88	126
Shepard West (Ouest).....	64	R	13	19	1	.....	33	53
" East (Est).....	65	R	46	17	3	2	68	111
Chestermere.....	66	R	48	35	1	1	85	110
Pleasant Range.....	67	R	45	15	1	.....	61	103
Airdrie East (Est).....	68	R	33	7	0	.....	40	60
Crossfield East (Est).....	69	R	13	15	3	.....	31	56
Hawkeye.....	70	R	19	9	0	.....	28	54
Carstairs East (Est).....	71	R	33	18	0	.....	51	133
Carstairs.....A-L	72	R	77	51	1	1	130	195
" .....M-Z	72	R	79	39	3	.....	121	183
Tany Brynn.....	73	R	35	8	0	1	44	74
Greenwood.....	74	R	28	2	0	.....	30	49
Crossfield.....A-L	75	R	77	30	0	.....	107	170
" .....M-Z	75	R	64	53	0	.....	117	180
Airdrie.....	76	R	93	75	0	.....	168	209

CALGARY EAST (EST)—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Herbert Bealey Adshead	Fred Davis	William Edward Wood Guy			
Mountain View	77	R	23	8	1	1	33	75
Beaver Dam	78	R	25	13	0	.....	38	74
Banner	79	R	18	9	0	.....	27	77
Sunnyslope	80	R	33	13	0	.....	46	82
Waterloo	81	R	38	2	1	.....	41	88
Glenville	82	R	16	13	0	.....	29	38
Freshfield	83	R	22	5	1	.....	28	55
Totals—Totaux	129	.....	6,707	5,132	163	67	12,069	20,050

Majority for / Majorité pour **Herbert Bealey Adshead** over (sur) **Fred Davis, 1,575.** / **William Edward Wood Guy, 6,544.**

CALGARY WEST (OUEST) Population—1926, 41,064

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Hon. Richard Bedford Bennett	Harry William Lunney			
Calgary City (Cité) Advance (Provisoire)	.....	U	111	111	.....	222	
Calgary City (Cité)	1A	U	45	81	6	132	228
"	1B	U	33	56	3	92	162
"	2A	U	52	80	1	133	193
"	2B	U	36	75	.....	111	189
"	3	U	88	93	.....	181	248
"	4	U	64	78	.....	142	250
"	5	U	93	58	1	152	195
"	6	U	89	90	1	180	254
"	7A	U	42	100	.....	142	215
"	7B	U	44	67	.....	111	148
"	8	U	98	70	.....	168	205
"	9A	U	117	39	1	157	243
"	9B	U	107	31	.....	138	191
"	10A	U	105	35	1	141	201
"	10B	U	92	24	.....	116	169
"	11A	U	96	26	.....	122	153
"	11B	U	91	34	.....	125	158
"	12	U	128	35	.....	163	224
"	13A	U	79	42	.....	121	143
"	13B	U	66	48	.....	114	137
"	14A	U	85	27	.....	112	161
"	14B	U	90	37	1	128	187
"	15	U	119	53	.....	172	268
"	16	U	103	67	.....	170	261
"	17	U	103	73	.....	176	237
"	18	U	98	46	.....	144	227
"	19A	U	66	50	1	117	158
"	19B	U	65	39	.....	104	165
"	20A	U	68	47	.....	115	158
"	20B	U	53	52	.....	105	131
"	21	U	114	78	2	194	257
"	22A	U	70	57	.....	127	174
"	22B	U	75	61	1	137	165
"	23A	U	87	50	.....	137	191
"	23B	U	68	36	.....	104	147
"	24A	U	60	58	.....	118	181
"	24B	U	34	41	.....	75	120
"	25A	U	43	71	.....	114	196
"	25B	U	58	61	.....	119	206
"	26A	U	46	57	2	105	165
"	26B	U	54	48	.....	102	168
"	27A	U	47	65	.....	112	212
"	27B	U	50	52	1	103	176
"	28A	U	57	65	.....	122	234
"	28B	U	70	51	.....	121	246
"	29A	U	85	58	.....	143	219
"	29B	U	69	57	.....	126	208
"	30A	U	75	69	.....	144	233
"	30B	U	73	62	.....	135	212
"	31	U	80	72	.....	152	265
"	32	U	85	86	.....	171	267
"	33A	U	74	48	.....	122	182
"	33B	U	66	67	1	134	183
"	34A	U	54	43	.....	97	161
"	34B	U	50	42	1	93	145
"	35A	U	78	49	.....	127	175
"	35B	U	63	38	2	103	166
"	36	U	90	72	1	163	217
"	37A	U	77	30	1	108	154
"	37B	U	66	33	.....	99	183
"	38A	U	78	48	.....	126	185
"	38B	U	49	39	.....	88	139
"	39A	U	75	27	.....	102	144
"	39B	U	70	38	.....	108	145
"	40A	U	73	73	.....	146	200
"	40B	U	56	32	.....	88	132
"	41A	U	75	28	.....	103	167

CALGARY WEST (OUEST)—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Hon. Richard Bedford Bennett	Harry William Lunney			
Calgary City (Cité)—*Con*	41B	U	50	44	.....	94	137
"	42	U	100	55	.....	155	225
"	43	U	114	49	4	167	258
"	44A	U	76	41	.....	117	173
"	44B	U	40	37	1	78	140
"	45	U	72	50	3	125	186
"	46A	U	62	42	.....	104	169
"	46B	U	62	30	.....	92	138
"	47A	U	79	51	.....	130	191
"	47B	U	70	43	2	115	166
"	48A	U	84	62	.....	146	197
"	48B	U	51	38	.....	89	126
"	49	U	120	51	.....	171	243
"	50A	U	53	28	2	83	132
"	50B	U	64	58	1	123	164
"	51A	U	84	38	.....	122	178
"	51B	U	96	34	.....	130	176
"	52A	U	94	74	1	169	230
"	52B	U	86	42	.....	128	185
"	53A	U	61	48	.....	109	141
"	53B	U	51	56	.....	107	148
"	54	U	58	24	.....	82	117
"	55A	U	94	67	3	164	223
"	55B	U	88	40	.....	128	155
"	56	U	95	65	.....	160	239
"	57A	U	60	40	.....	100	148
"	57B	U	52	37	.....	89	126
"	58A	U	71	75	.....	146	217
"	58B	U	60	65	.....	125	156
"	59	U	79	77	.....	156	234
Turner	60	R	90	44	.....	134	206
Midnapore	61	R	20	27	3	50	81
Sprucevale	62	R	33	29	1	63	175
Bragg Creek	63	R	26	13	.....	39	44
Shouldice	64	R	58	20	.....	78	121
Keith Sanitorium	65	R	75	52	.....	127	174
Springbank South (Sud)	66	R	27	2	.....	29	82
Dunford's Ranch	66A	R	13	4	.....	17	26
Springbank North (Nord)	67	R	12	8	.....	20	48
Jumping Pound	68	R	29	15	.....	44	86
Glendale	69	R	39	39	.....	78	99
Lockend	70	R	8	8	.....	16	31
Sampsonton	71	R	22	41	.....	63	95
Jackville	72	R	15	45	1	61	118
Cremona	73	R	30	42	.....	72	118
Bottrel	74	R	23	33	.....	56	102
Cochrane	75A	R	68	53	.....	121	161
"	75B	R	57	54	.....	111	162
"	75C	R	55	51	2	108	150
McKinnel's Ranch	76	R	4	7	.....	11	25
Bituma	77	R	14	18	.....	32	67
Big Prairie	78	R	10	20	.....	30	53
Morley	79	R	23	7	.....	30	44
Seebe	80	R	23	23	.....	46	65
Exshaw	81	R	36	78	2	116	140
Canmore	82A	R	67	111	.....	178	233
"	82B	R	60	111	.....	171	212
Banff	83A	R	170	71	2	243	338
"	83B	R	174	66	.....	240	342
"	84A	R	142	67	.....	209	213
"	84B	R	143	65	2	210	300
Lake Louise	85	R	106	70	3	179	213
Brickburn	86	R	33	21	.....	54	70
Totals—Totaux	131	.....	8,951	6,502	61	15,514	22,491

Majority for / Majorité pour } **Honourable Richard Bedford Bennett, 2,449.**

CAMROSE Population—1926, 38,564

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	William Thomas Lucas	Donald Randolph McIvor			
Thordenskjold	1	R	32	26	1	59	174
Dinant	2	R	43	28	.....	71	196
Round Hill West (Ouest)	3	R	24	13	.....	37	117
" East (Est)	4	R	42	24	.....	66	144
Earling	5	R	4	11	.....	15	96
Scona	6	R	20	8	.....	28	124
Fairview	7	R	10	7	.....	17	46
Bruce	8	R	41	18	.....	59	125
Lake Thomas	9	R	4	16	.....	20	48
Gallagher	10	R	8	8	.....	16	64
Camp Lake	11	R	10	23	.....	33	71
Bittern Lake	12	R	33	8	2	43	79
Sifton	13	R	15	7	.....	22	67
Camrose North West (Nord Ouest)	14	R	69	57	.....	126	223
" North East (Nord Est)	15	R	72	33	4	109	234
" South West (Sud Ouest)....A-L	16	R	74	61	.....	135	268
" " M-Z	16	R	58	53	1	112	236
" South East (Sud Est) ....A-L	17	R	83	63	2	148	213
" " M-Z	17	R	68	63	.....	131	193
Lake De May	18	R	32	3	.....	35	91
Shelburne	19	R	37	2	.....	39	75
Likeness	20	R	4	13	.....	17	73
Sandstorm	21	R	20	14	.....	34	121
Unity	22	R	37	2	.....	39	109
Iron Creek	23	R	13	11	.....	24	78
Viking....A-L	24	R	56	60	.....	116	188
" ....M-Z	24	R	30	50	.....	80	144
Cronmer	25	R	15	12	.....	27	57
Phillips	26	R	19	21	.....	40	105
Kinsella	27	R	19	18	.....	37	104
Ohaton	28	R	22	29	3	54	138
Bawlf North (Nord)	29	R	54	23	1	78	172
" South (Sud)	30	R	39	46	.....	85	181
Scandia	31	R	17	14	.....	31	70
Quarrel	32	R	21	21	1	43	92
Daysland North (Nord)	33	R	84	75	7	166	206
" South (Sud)	34	R	74	53	2	129	203
Willow	35	R	30	4	4	38	71
Prague West (Ouest)	36	R	25	10	.....	35	86
Prague	37	R	19	10	.....	29	65
Duhamel	38	R	31	54	.....	85	135
New Norway West (Ouest)	39	R	44	70	.....	114	192
" East (Est)	40	R	42	20	.....	62	110
Dried Meat	41	R	5	4	.....	9	40
Daresbury	42	R	15	9	.....	24	58
Heather Brae	43	R	33	5	.....	38	80
Albury	44	R	18	6	.....	24	65
Kilsey	45	R	72	40	.....	112	147
Rosalind	46	R	23	19	.....	42	118
Leith	47	R	18	7	.....	25	70
Wavy Lake	48	R	45	1	.....	46	75
McEachern	49	R	40	7	.....	47	75
Wardville	50	R	25	4	.....	29	136
Valley	51	R	20	14	.....	34	117
Strome	52	R	85	55	5	145	239
Youngstown	53	R	16	13	.....	29	47
Killam	54	R	79	100	.....	179	263
Sedgewick	55	R	157	37	4	198	309
Lougheed	56	R	136	42	1	179	255
Ferintosh	57	R	45	70	.....	115	184
Edberg	58	R	54	17	1	72	147

CAMROSE—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	William Thomas Lucas	Donald Randolph McIvor			
Rosebush	59	R	39	0		39	72
Ferry Point	60	R	35	1		36	97
Glenbank	61	R	22	0		22	73
Spring Lake	62	R	23	24		47	89
Heisler	63	R	22	81		103	222
Stearns	64	R	20	30		50	80
Hauser	65	R	25	5		30	40
Willow Hollow	66	R	17	9	1	27	38
Prairie Park	67	R	21	16		37	71
Fairgrove	68	R	99	2		101	139
Cambridge	69	R	48	6		54	124
Dorenlee	70	R	29	19		48	101
Meeting Creek	71	R	59	27		86	199
Bashaw	72	R	77	116		193	262
Madson	73	R	7	9		16	48
Donalda	74	R	30	33		63	216
Battle River	75	R	3	4		7	40
Greenock	76	R	14	2		16	35
Round Head Creek	77	R	5	9		14	53
Forestburg	78	R	87	44		131	185
Pleasington	79	R	43	3		46	74
Kelly	80	R	15	11		26	50
Peets	81	R	39	3		42	66
Merna	82	R	35	19		54	109
Bellshill	83	R	20	3		23	57
Pickering	84	R	23	2	2	27	50
Argyle	85	R	31	12		43	101
Bedford	86	R	28	17		45	109
Galahad	87	R	51	37		88	215
Stormont	88	R	22	5		27	66
Alliance	89	R	72	73		145	260
Norway	90	R	14	6		20	61
Battle Bend	91	R	27	0		27	50
Canmer	92	R	23	9		32	80
Hastings Coulee	93	R	53	3		56	105
Rocklying Bay	94	R	15	10		25	59
Jarvis Bay	95	R	26	5		31	57
Lake Bend	96	R	17	6		23	44
George	97	R	21	6		27	73
Mirror A-I	98	R	25	33	1	59	153
" M-Z	98	R	26	51		77	169
Scales	99	R	15	27	1	43	58
Ripley	100	R	22	2		24	67
Buffalo Lake South (Sud)	101	R	11	11		22	51
Carroll	102	R	13	4		17	70
Skybo	103	R	8	19		27	44
Up-to-Date	104	R	5	3		8	41
Vimy Ridge	105	R	21	2		23	28
Poplar Grove	106	R	2	3		5	23
Science Mound	107	R	14	7		21	45
Star Ridge	108	R	12	6		18	30
Cora Lynn	109	R	23	18		41	97
Lyncot	110	R	20	3		23	36
Wild Rose	111	R	9	10		19	33
Pilot Knob	112	R	21	3		24	37
Behrens	113	R	25	4	1	30	59
Nevis	114	R	21	10	1	32	68
Erskine	115	R	39	26		65	132
Liberal	116	R	13	11		24	40
Silver Prairie	117	R	13	11	1	25	50
Stettler North (Nord)	118	R	100	29		129	153
" West (Ouest)	119	R	39	154		193	225
" East (Est)	120	R	35	133		168	224
Red Willow	121	R	9	2		11	29
Bignell	122	R	8	15		23	45

CAMROSE—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	William Thomas Lucas	Donald Randolph McIvor			
Blumeneau	123	R	21	16		37	50
Willow Park	124	R	16	2		18	70
Westwoods	125	R	19	4		23	25
Prairie Grove	126	R	17	0		17	29
Foreman	127	R	6	6		12	29
Notre-Dame de Savoie	128	R	9	5		14	29
Rosebank	129	R	11	6		17	47
Spruce Creek	130	R	6	6		12	21
Ingleton	131	R	8	8		16	33
Imogen	132	R	5	6		11	26
Botha	133	R	37	46		83	170
Gadsby	134	R	20	65	1	86	130
Omega	135	R	12	15		27	42
May Park	136	R	8	2		10	26
Halkirk	137	R	23	39		62	105
Britain	138	R	8	5		13	25
Tinchebray	139	R	19	6		25	53
Painter Creek	140	R	18	3		21	39
Island	141	R	8	5		13	27
O'Dellville	142	R	10	2		12	37
Willow Point	143	R	9	9		18	46
Lauderdale	144	R	41	5	2	48	75
Meadow-View	145	R	37	5		42	117
Knob Hill	146	R	36	1		37	62
Minot	147	R	57	7		64	118
Whittaker	148	R	33	1		34	75
Glencoe	149	R	39	32		71	88
Midvale	150	R	16	2		18	26
Arthurdale	151	R	18	5		23	37
Markham	152	R	6	0		6	40
Fleet	153	R	18	3		21	48
Rosetta	154	R	4	11		15	60
Beaverdale	155	R	9	0		9	36
Castor A-L	156	R	42	47	1	90	192
" M-Z	156	R	29	41	1	71	180
Williston	157	R	10	5		15	33
Lane's Lake	158	R	2	6		8	35
Daisy Bank	159	R	12	6		18	46
Happy Home	160	R	7	2		9	18
Big Knife	161	R	13	12		25	45
Little Knife	162	R	14	10		24	32
Ranching	163	R	0	17		17	29
Shooting Lake	164	R	2	4		6	36
Zenith	165	R	16	4		20	34
Manthano	166	R	6	14		20	40
Docendo	167	R	21	5		26	51
Wall Lake	168	R	26	24		50	76
Kindergarten	169	R	6	7		13	37
Lowden Lake	170	R	10	6		16	49
Ransom	171	R	19	8	1	28	42
Stewartwyn	172	R	14	14		28	47
Laketon	173	R	10	8		18	33
Ewing	174	R	21	7	2	30	46
Whetsel	175	R	12	4		16	34
Union Hall	176	R	14	8	1	23	47
Camrose Advance (Provisoire)		R	2	2		4	
Mirror Advance (Provisoire)		R	2	25		27	
Totals—Totaux	183		5,100	3,490	56	8,646	16,909

Majority for / Majorité pour **William Thomas Lucas, 1,610.**

EDMONTON EAST (EST) Population—1926, 40,017

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Kenneth Alexander Blatchford	Ambrose Upton Gledstones Bury	Jan Lakeman			
Edmonton City (Cité) Advance (Provisoire)	.....	U	64	34	1	2	101	.....
King Edward Park	1	U	23	56	9	.....	88	167
Bonnie Doon	2	U	55	51	37	.....	143	238
Highland Park	3	U	19	40	19	3	81	149
Forest Heights	4	U	32	37	16	.....	85	136
Bonnie Doon South (Sud) A-L	5	U	39	57	28	.....	124	196
" " M-Z	5	U	39	32	13	1	85	188
Ritchie	6	U	23	23	12	.....	58	137
Mill Creek	7A	U	45	49	18	.....	112	189
"	8B	U	43	39	20	3	105	141
"	9C	U	39	90	15	.....	144	213
"	10D	U	69	108	10	.....	187	293
" A-L	11E	U	54	82	6	1	143	202
" M-Z	11E	U	32	58	0	.....	90	154
Railway	12A	U	61	40	16	.....	117	189
"	13B	U	88	123	10	1	222	298
"	14C	U	71	65	10	.....	146	228
"	15D	U	44	54	2	.....	100	145
Riverside Park	15A	U	24	11	6	.....	41	62
Connor's Road A-L	16	U	55	35	17	2	109	194
" M-Z	16	U	38	35	10	2	85	164
Bonnie Doon North (Nord)	16A	U	60	49	12	.....	121	217
Gallagher	17	U	36	45	25	2	108	207
Ross Flats	18A	U	52	35	18	.....	105	152
"	19B	U	58	57	24	.....	139	214
McDougall	20A	U	43	45	6	.....	94	149
"	21B	U	64	59	6	.....	129	246
"	22C	U	38	31	4	.....	73	120
"	23D	U	14	12	2	.....	28	62
"	24E	U	11	21	7	.....	39	97
"	25F	U	12	9	8	.....	29	49
Queen's	26A	U	51	23	11	.....	85	180
"	27B	U	39	11	13	.....	63	109
"	28C	U	28	34	5	.....	67	136
"	29D	U	34	19	5	1	59	122
"	30E	U	45	44	8	1	98	187
"	31F	U	19	13	7	.....	39	82
Namao	32	U	39	68	14	.....	121	183
"	33	U	43	36	11	.....	90	146
"	34	U	64	51	7	1	123	233
"	35	U	48	35	13	.....	96	153
"	36	U	31	22	6	.....	59	126
"	37	U	38	33	14	.....	85	197
"	38	U	48	24	10	.....	82	147
"	39	U	99	42	8	1	150	231
Kinistino	40	U	22	39	5	.....	66	156
"	41	U	53	56	17	1	127	216
"	42	U	16	20	3	.....	39	73
"	43	U	54	48	8	.....	110	244
"	44	U	43	29	4	.....	76	134
"	45	U	76	43	15	2	136	198
Syndicate	46	U	82	67	26	.....	175	305
"	47	U	74	48	18	.....	140	199
"	48	U	52	32	9	.....	93	135
"	49	U	40	37	7	.....	84	163
"	50	U	40	19	14	.....	73	111
"	51	U	35	16	4	.....	55	119
" A-L	52	U	63	33	4	.....	100	189
" M-Z	52	U	39	34	11	.....	84	163
"	53	U	86	41	20	2	149	268
Riverdale A-L	54	U	57	33	23	1	114	181
" M-Z	54	U	46	50	16	.....	112	181
"	55	U	58	27	13	.....	98	132
"	56	U	38	35	12	1	86	119

EDMONTON EAST (EST)—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Kenneth Alexander Blatchford	Ambrose Upton Gledstones Bury	Jan Lakeman			
Norwood Boulevard	57	U	79	60	6	1	146	226
" "	58	U	66	66	14	.....	146	219
" "	59	U	46	65	19	.....	130	254
" "	60	U	79	44	24	.....	147	270
" " A-L	61	U	47	50	13	.....	110	203
" " M-Z	61	U	57	34	17	2	110	181
" "	62	U	25	16	6	.....	47	94
Norwood	63	U	22	36	4	.....	62	80
"	64	U	57	75	3	1	136	206
"	65	U	43	71	7	.....	121	196
"	66	U	46	27	11	2	86	142
" North (Nord)	67	U	80	53	16	.....	149	239
" "	68	U	59	65	15	.....	139	233
" "	69	U	38	64	15	2	119	257
" "	70	U	53	45	25	.....	123	225
" "	71	U	52	33	10	.....	95	180
Riverview	72	U	88	78	6	1	173	222
Borden Park A-K	73	U	35	45	22	.....	102	176
" L-Z	73	U	35	43	19	1	98	152
Bellevue South (Sud)	74	U	17	34	16	.....	67	106
" North (Nord)	75	U	55	98	18	.....	171	295
Highlands South (Sud)	76	U	31	83	6	.....	120	168
" North (Nord)	77	U	45	70	9	.....	124	179
Fairview	78	U	36	83	32	.....	151	263
"	79	U	57	75	21	2	155	256
" A-L	80	U	31	47	18	.....	96	174
" M-Z	80	U	35	35	17	.....	87	142
"	81	U	57	39	16	.....	112	247
Delton South (Sud) A-J	82	U	45	70	27	.....	142	239
" " K-Z	82	U	64	55	23	2	144	240
" North (Nord)	83	U	17	39	36	.....	92	142
Eastwood North (Nord)	84	U	46	76	20	.....	142	232
" South (Sud)	85	U	46	66	13	.....	125	180
North Edmonton	86	U	17	22	10	.....	49	81
Burns	87	U	9	46	4	1	60	106
Swift	88	U	54	56	13	.....	123	257
Mee-Yah-Noh	89	U	11	7	3	.....	21	41
Fort Trail	90	U	53	46	7	.....	106	159
Belvedere	91	U	43	32	20	.....	95	177
Beverly A-L	92	R	19	31	26	.....	76	200
" M-Z	92	R	19	17	45	.....	81	159
Turnip Lake	93	R	32	22	3	1	58	112
Belmont	94	R	12	9	2	.....	23	75
Poplar Lake	95	R	24	32	1	.....	57	122
Patricia	96	R	28	5	2	.....	35	56
Horse Hills	97	R	15	20	16	1	52	110
Namao	98	R	39	28	1	.....	68	140
Excelsior	99	R	6	10	5	.....	21	67
Sunnyside	100	R	31	29	4	.....	64	100
Lamoureux	101	R	96	15	6	.....	117	153
Creuzot	102	R	21	9	1	.....	31	64
Sturgeonville	103	R	27	5	0	.....	32	37
Totals—Totaux	116	.....	5,090	4,925	1,441	45	11,501	19,548

Majority for / Majorité pour **Kenneth Alexander Blatchford** over (sur) **Ambrose Upton Gledstones Bury, 165. / Jan Lakeman, 3,649.**

EDMONTON WEST (OUEST) Population—1926, 43,494

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Frederick Charles Jamieson	Hon. Charles Stewart			
EDMONTON CITY (CITÉ)							
Groat	1	U	81	57	.....	138	203
"	2A	U	85	42	.....	127	213
"	2B	U	71	36	.....	107	165
"	3	U	49	45	.....	94	165
"	4A	U	77	53	.....	130	176
"	4B	U	64	42	.....	106	142
"	5A	U	54	62	1	117	155
"	5B	U	61	58	.....	119	149
"	6	U	81	59	1	141	221
Glenora	7	U	80	41	.....	121	157
"	8	U	31	16	.....	47	82
"	9	U	51	33	.....	84	122
Westmount	10	U	52	76	.....	128	273
Inglewood	11A	U	93	83	2	178	282
"	11B	U	64	97	.....	161	242
"	12A	U	71	50	.....	121	178
"	12B	U	68	40	.....	108	155
"	13	U	106	90	.....	196	279
Calder	14	U	34	91	.....	125	240
"	15A	U	21	70	.....	91	192
"	15B	U	16	96	.....	112	193
"	16	U	11	39	1	51	184
North Inglewood	17	U	24	56	.....	80	180
Westwood	17½	U	49	48	.....	97	232
Hudson Bay Reserve North (Nord)	18	U	58	38	3	99	210
Hudson Bay Reserve	19	U	23	57	.....	80	174
" "	20A	U	64	40	.....	104	188
" "	20B	U	16	38	.....	54	119
" "	21A	U	36	53	.....	89	158
" "	21B	U	35	33	.....	68	143
" "	22A	U	40	53	.....	93	189
" "	22B	U	50	70	.....	120	219
" "	23	U	31	41	1	73	234
Jasper West (Ouest)	24	U	88	92	1	181	263
" "	25A	U	45	44	.....	89	164
" "	25B	U	37	43	.....	80	145
" "	26A	U	71	48	.....	119	207
" "	26B	U	63	50	.....	113	189
" "	27	U	110	108	.....	218	297
" "	28A	U	41	68	.....	109	175
" "	28B	U	71	88	.....	159	213
" "	29A	U	51	100	.....	151	241
" "	29B	U	50	80	.....	130	199
" "	30A	U	30	109	1	140	220
" "	30B	U	31	81	.....	112	179
" South (Sud)	31	U	66	93	1	160	236
" "	32A	U	43	60	3	106	188
" "	32B	U	43	38	.....	81	136
" "	33A	U	68	66	2	136	213
" "	33B	U	63	39	.....	102	167
" "	34A	U	69	70	.....	139	216
" "	34B	U	55	34	.....	89	135
" "	35	U	46	51	.....	97	146
" "	36	U	40	47	.....	87	151
" "	37	U	72	69	1	142	252
" "	38	U	55	40	1	96	184
" North (Nord)	39	U	15	42	.....	57	85
" "	40A	U	44	50	.....	94	178
" "	40B	U	40	36	.....	76	134
" "	41	U	48	58	.....	106	185
" "	42	U	75	50	2	127	264
" "	43	U	41	42	.....	83	139

EDMONTON WEST (OUEST)—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Frederick Charles Jamieson	Hon. Charles Stewart			
EDMONTON CITY (CITÉ)—*Con.*							
Jasper North (Nord)	44	U	20	6		26	44
" "	45	U	16	15		31	44
" "	46	U	28	32		60	102
" "	47	U	41	47		88	183
Allendale	48	U	43	43		86	155
Strathcona	49	U	106	58	3	167	224
Whyte Ave: South (Sud)	50A	U	48	29		77	173
" "	50B	U	41	39		80	132
" "	51	U	77	69		146	253
" "	52	U	70	60		130	182
Walterdale	52½	U	24	55		79	123
Parkdale	53	U	58	47		105	202
Whyte Ave: South (Sud)	54	U	36	39		75	123
" "	55	U	81	84	1	166	216
" North (Nord)	56	U	94	86		180	268
" "	57	U	68	41		109	156
Beau Park	58	U	15	9		24	37
University Place	59	U	33	26	1	60	117
South Garneau	60	U	85	70		155	236
Centre Garneau	61	U	89	86	1	176	266
North Garneau	62	U	86	77		163	226
University	63A	U	84	64		148	232
"	63B	U	70	60		130	207
St-Albert	64A	R	73	84		157	265
"	64B	R	46	68	3	117	202
Cunningham	65	R	12	24		36	71
Roseridge	66	R	4	21		25	68
Volmer	67	R	18	40	2	60	73
Villeneuve	68	R	8	74		82	132
Colaboo	69	R	8	32		40	72
Ray	70	R	18	34	1	53	96
Rivière Qui Barre	71	R	20	69		89	201
Boissonnault	72	R	11	27	1	39	102
Cardiff	73	R	36	49	1	86	120
Morinville	74A	R	29	121		150	229
"	74B	R	40	113		153	234
Egg Lake	75	R	9	30		39	64
Legal	76A	R	24	59	3	86	201
"	76B	R	30	106		136	204
Proulx	77	R	9	27		36	129
Vimy	78	R	8	57		65	94
Alcomdale	79	R	13	44		57	116
Busby	80	R	37	63		100	130
Sion	81	R	8	26		34	127
Nakamun	82	R	8	4		12	65
Dunstable	83	R	19	18		37	85
Heaton Moor	84	R	14	21		35	120
Fawn Lake	85	R	10	23		33	125
Pickardville	86A	R	13	52	1	66	143
"	86B	R	19	45		64	159
Noyes Crossing	87	R	10	11	1	22	82
Bilby	88	R	9	6		15	40
Onoway	89	R	56	94		150	217
Glenford	90	R	2	9		11	62
St. Leon	91	R	21	24		45	96
Huron	92	R	24	12		36	70
Winterburn	93	R	5	51		56	84
Jasper West (Ouest)	93½	R	29	34		63	114
Irvington	94	R	13	10	1	24	76
Big Island	95	R	14	11		25	51
Middleton	96	R	7	6		13	32
Clymont	97	R	2	3		5	26
North View	98	R	12	53		65	83

EDMONTON WEST (OUEST)—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Frederick Charles Jamieson	Hon. Charles Stewart			
Atim Lake	99	R	7	24	.....	31	50
St. John's	100	R	11	34	.....	45	50
Sand Hill	101	R	11	26	.....	37	70
Graminia	102	R	6	15	.....	21	54
Governor	103	R	5	28	.....	33	53
Golden Spike	104	R	19	52	1	72	113
Garden Valley	105	R	4	34	.....	38	59
School Dist	106	R	26	41	.....	67	79
Centre	107	R	5	27	.....	32	55
Spruce Grove	108	R	13	73	.....	86	144
Glory Hills	109	R	21	39	1	61	106
Lakemere	110	R	2	7	.....	9	20
Blueberry	111	R	5	20	.....	25	50
Stony Plain Town (Ville)	112	R	62	99	2	163	221
Rosenthal	113	R	6	21	.....	27	74
Comet	114	R	5	30	.....	35	69
Warden	115	R	9	36	.....	45	98
Holborn	116	R	11	12	.....	23	50
Tecumseh	117	R	5	1	.....	6	44
Hansen Corners	118	R	7	4	.....	11	28
Brightbank	119	R	13	27	.....	40	80
Carvel	120	R	12	30	.....	42	102
Manley	121	R	28	15	2	45	75
Heatherdown	122	R	13	24	.....	37	98
Edmonton City (Cité) Advance (Provisoire)	1	U	86	97	11	194	
" "	2	U	1	11	.....	12	
Totals—Totaux	151	.....	5,772	7,223	58	13,053	22,118

Majority for / Majorité pour } **Honourable Charles Stewart, 1,451.**

LETHBRIDGE Population—1926, 39,646

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Andrew Bryden Hogg	Lincoln Henry Jelliff			
Clarinda	1	R	10	10		20	25
One Fourteen	2	R	8	46	1	55	78
Coutts	3	R	34	34		68	119
One Sixteen	4	R	1	9		10	14
One Seventeen	5	R	9	17	1	27	60
Twin River	6	R	4	25		29	50
Del Bonita	7	R	10	34		44	70
Rinard	8	R	3	27		30	71
Valleyfield	9	R	4	10		14	28
Taylorville	10	R	4	20		24	75
Kimball	11	R	10	31		41	89
Boundary Creek No. 2	12	R	2	16		18	32
" No 1	13	R	4	14		18	55
Mountain View	14	R	20	53		73	175
Waterton Lakes	15	R	59	38		97	199
Beazer	16	R	10	10		20	51
Leavitt	17	R	7	65		72	92
Harrisville	18	R	1	26		27	40
Cardston	19A	R	105	109		214	
"	19B	R	59	101	1	161	919
"	19C	R	57	72		129	
Aetna	20	R	7	43		50	115
Woolford	21	R	18	66		84	106
Raley	22	R	2	27		29	49
Owendale	23	R	2	43		45	71
Spring Coulée	24	R	22	35		57	110
McIntyre	25	R	1	11		12	17
Magrath	26	R	36	63	1	100	198
"	26	R	20	73		93	171
"	26	R	19	79	2	100	203
South Raymond	27	R	0	29		29	78
Warner	28	R	27	123		150	240
Milk River	29	R	42	43		85	171
Two-Fifteen	30	R	3	31		34	53
Sleepy Hollow	31	R	11	13		24	36
Allertson	32	R	2	23		25	37
Masinasin	33	R	4	12		16	38
Watts	34	R	3	8		11	11
Powell	35	R	0	18		18	30
Skiff	36	R	2	15		17	36
Gordon	37	R	1	7		8	11
Tyrell Lake	38	R	4	34		38	45
Wrentham	39	R	6	75		81	114
New Dayton	40	R	15	31		46	83
John Ell	41	R	2	21	1	24	29
Fletcher	42	R	10	10		20	34
Sherbourne	43	R	11	14		25	51
Grassy Lake	44	R	20	24		44	121
Purple Springs	45	R	20	20	1	41	80
Golden Prairie	46	R	1	11	1	13	31
Taber South (Sud)	47	R	63	37		100	112
" "	47	R	43	60	1	104	172
" North (Nord)	49	R	44	36		80	112
" "	49	R	65	49		114	174
" "	49	R	38	48	2	88	182
Judson	50	R	2	0		2	15
Barnwell	51	R	4	59		63	103
Elcan	52	R	9	25		34	89
Osborne	53	R	3	13		16	19
Chin	54	R	30	26		56	94
C. Y. District	55	R	8	10		18	34
Turin	56	R	2	41		43	84
Iron Springs	57	R	13	92	1	106	221
Twelve Mile	58	R	8	27	1	36	78
Albion Ridge	59	R	2	25		27	90
Coaldale	60	R	58	120	5	183	310
McLean	61	R	33	61		94	188

LETHBRIDGE—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Andrew Bryden Hogg	Lincoln Henry Jelliff			
Hyssop	62	R	11	23	.....	34	81
White	63	R	13	74	.....	87	208
Stirling	64	R	12	129	.....	141	225
Raymond	65	R	57	115	.....	172	347
"	65	R	40	128	.....	168	270
Welling	66	R	6	53	.....	59	87
Leehigh	67	R	0	13	.....	13	42
Newlands	68	R	13	22	.....	35	80
Commerce	69	R	8	12	.....	20	48
Diamond City	70	R	13	22	2	37	147
Coalhurst	71	R	44	65	.....	109	186
"	71	R	46	67	.....	113	233
Lethbridge West (Ouest)	72	R	3	26	.....	29	88
Hardieville	73	R	101	47	8	156	196
Six Mile	74	R	3	6	.....	9	29
Blood Reserve	75	R	18	17	.....	35	59
LETHBRIDGE NORTH (NORD)							
Miners Hall	77	U	64	74	2	140	207
"	77	U	70	61	3	134	200
"	77	U	52	63	4	119	156
Westminster School	78	U	49	54	.....	103	206
" "	78	U	61	56	.....	117	215
" "	78	U	48	49	1	98	164
" "	78	U	33	40	.....	73	165
Moose Hall	79	U	57	78	1	136	219
"	79	U	42	71	1	114	189
"	79	U	42	42	1	85	144
LETHBRIDGE CENTRAL							
Sample Room	80	U	14	38	5	57	124
"	80	U	20	50	1	71	125
St-Augustine Hall	81	U	69	55	.....	124	216
"	81	U	64	60	.....	124	208
"	81	U	90	42	.....	132	215
"	81	U	89	46	.....	135	238
Bijou Garage	82	U	52	45	.....	97	176
"	82	U	86	33	.....	119	201
Central School	83	U	76	56	2	134	204
"	83	U	73	54	.....	127	206
"	83	U	74	49	.....	123	189
"	83	U	93	50	1	144	248
LETHBRIDGE EAST CENTRAL					.....	.....	.....
St. Andrew's Church	84	U	86	48	.....	134	220
"	84	U	74	45	.....	119	202
"	84	U	81	61	.....	142	241
LETHBRIDGE SOUTH EAST (SUD EST)							
Fleetwood School	85	U	44	35	.....	79	146
"	85	U	67	27	.....	94	163
"	85	U	58	26	.....	84	154
Lethbridge Advance (Provisoire)	.....	U	32	31	.....	63	.....
Long Bottom	86	R	3	20	.....	23	68
Finlay	87	R	7	31	4	42	80
Monarch	88	R	16	21	.....	37	99
Rose Butte	89	R	2	34	.....	36	64
White Lake	90	R	15	43	6	64	86
Nobleford	91	R	21	45	.....	66	93
Twelve Twenty-Four	92	R	10	25	.....	35	58
Barons	93	R	39	83	.....	122	194
Barn Hill	94	R	9	26	.....	35	84
Grainville	95	R	6	16	.....	22	43
Crescent	96	R	2	38	.....	40	59
Totals—Totaux	123	.....	3,435	5,138	61	8,634	15,404

Majority for / Majorité pour } **Lincoln Henry Jelliff, 1,703.**

MACLEOD Population—1926, 36,872

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	George Gibson Coote	John Herron			
ROCKY MOUNTAIN							
Carbondale	1	R	25	21		46	121
Coleman West (Ouest)	2	R	116	42		158	233
" Centre	3	R	81	85		166	346
" East (Est) A-L	4A	R	156	70	2	228	350
" " M-Z	4B	R	130	42		172	291
McLaren's Mill	5	R	12	9		21	38
Blairmore A-I	6	R	75	108		183	335
" J-P	7A	R	77	78		155	329
" Q-Z	7B	R	41	54		95	200
Frank	8	R	56	41		97	118
Hillcrest A-L	9	R	47	66	5	118	210
" M-Z	10	R	36	69	2	107	182
Bellevue A-L	11	R	124	62		186	289
" M-Z	12	R	122	75		197	289
Passburg	13	R	9	24		33	49
Burmis	14	R	18	22		40	78
Lundbreck	15	R	29	36	1	66	104
Gillingham	16	R	22	17		39	73
Livingstone	17	R	17	23		40	77
Carbon Hill	18	R	5	8		13	24
McLaren's Lumber Camp	19	R	4	6	2	12	15
Bragg Creek	20	R	0	8		8	11
PINCHER CREEK							
Beaver Mines	21	R	28	26		54	78
Gladstone Valley	22	R	19	5		24	50
Spread Eagle	23	R	22	8		30	56
Twin Butte	24	R	49	13		62	95
Utopia	25	R	43	11		54	88
Dry Wood	26	R	8	11		19	40
Dry Fork	27	R	21	7		28	38
Robert Kerr	28	R	28	13		41	61
Fishburn	29	R	23	15		38	61
Spring Ridge	30	R	32	12		44	54
Chipman	31	R	23	10		33	49
Crook Poll	32	R	30	7	1	38	53
Beauvais	33	R	31	11		42	101
Pincher Creek A-F	34	R	63	83		146	205
" G-N	35	R	75	108	1	184	269
" O-Z	36	R	45	72		117	168
Brocket	37	R	14	14		28	48
Pincher Station	38	R	32	19		51	80
Cowley A-L	39	R	38	24		62	76
" M-Z	40	R	17	25		42	53
Tennessee	41	R	21	2		23	33
Summerview	42	R	15	17	1	33	39
Hillsboro	43	R	24	2		26	42
Waldron	44	R	6	5		11	20
Ashvale	45	R	10	9		19	31
Tanner	46	R	25	6		31	38
Todd Creek	47	R	24	17		41	49
CARDSTON							
Hill Spring	48	R	106	10		116	168
Glenwoodville	49	R	123	11		134	208
MACLEOD							
Stand Off	50	R	3	6		9	31
Ewelme	51	R	39	4		43	59
Ardenville	52	R	46	2		48	65
Waterton	53	R	43	2		45	48
Hazelmere	54	R	28	17		45	81
Allenfields	55	R	44	4		48	60
Rathwell	56	R	35	6		41	70
Macleod South (Sud)	57	R	51	17		68	127
" East (Est)	58	R	56	73	1	130	218
" Central A-L	59	R	34	42		76	149
" " M-Z	60	R	35	59		94	141
" West (Ouest.) A-L	61	R	16	38		54	107
" " M-Z	62	R	17	25		42	74

MACLEOD—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters onlist — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	George Gibson Coote	John Herron			
MACLEOD—*Con.*							
Parkerville	63	R	35	5		40	46
Pearce	64	R	14	1		15	24
Howe	65	R	14	7		21	40
Glenwillow	66	R	7	16		23	37
Mud Lake	67	R	12	11		23	51
CLARESHOLM							
Olsen Creek	68	R	21	4		25	42
Spring Point	69	R	15	2		17	44
North Fork	70	R	17	2		19	43
Maycroft	71	R	14	18		32	44
Heath Creek	72	R	15	7	1	23	40
Burton	73	R	2	5		7	23
Round Up	74	R	16	3		19	33
Daly Creek	75	R	22	13		35	47
Chinook	76	R	25	6		31	45
Carnforth	77	E	19	1		20	37
Woodhouse	78	R	25	5		30	37
Hoosier	79	R	14	2		16	25
Northern Light	80	R	16	2		18	21
Meadow Creek	81	R	8	6		14	45
Trout Creek	82	R	33	2		35	44
Schafter	83	R	6	4		10	34
44 Ranch	84	R	0	6		6	9
Koehler Coulée	85	R	5	3		8	18
Happy Valley	86	R	0	5		5	16
Willow Creek	87	R	6	3		9	34
Greenbank	88	R	14	12		26	48
Claresholm (West (Ouest)	89	R	108	79	3	190	305
" East (Est)	90	R	146	49		195	276
Roselawn	91	R	17	7		24	49
Granum	92	R	85	42		127	189
Jumbo Valley	93	R	23	4		27	40
Rocky Coulée	94	R	18	6		24	39
Badger Flat	95	R	44	4		48	68
Balquidder	96	R	24	7		31	33
Grain Belt	97	R	22	6		28	48
Five Mile	98	R	35	1		36	55
Star Line	99	R	73	1		74	88
Clear Lake	100	R	48	1		49	82
Claresholm View	101	R	39	3		42	59
Mountain Peak	102	R	25	0		25	31
Hollandale	103	R	14	1		15	26
Prairie View	104	R	36	2		38	51
NANTON							
Riley	105	R	5	1		6	22
Beaver Valley	106	R	6	1		7	9
Pine Coulée	107	R	14	0		14	48
Stavely	108	R	52	20		72	127
Stavely (Rural)	109	R	74	4		78	118
Prairie Dell	110	R	37	1		38	58
Harper	111	R	40	3		43	70
Balfour	112	R	27	0		27	38
Table Butte	113	R	23	0		23	42
MacEwan	114	R	8	11		19	30
Basin	115	R	9	7		16	20
Muirhead	116	R	10	26		36	80
Sunset	117	R	14	7		21	35
Alberta	118	R	34	10		44	82
Parkland	119	R	72	14		86	164
Lichfield	120	R	15	2	2	19	43
Alston	121	R	42	0		42	86
Boyne	122	R	18	10		28	67
Twin Coulée	123	R	25	6		31	65
Broadway	124	R	18	6		24	34
Sun Prairie	125	R	42	14		56	89

MACLEOD—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour				
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	George Gibson Coote	John Herron	Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
NANTON—*Con.*							
Nanton (Rural)	126	R	95	26	1	122	199
Nanton A-L	127	R	70	61	.....	131	185
" M-Z	128	R	58	40	.....	98	131
Coleraine	129	R	44	17	.....	61	77
HIGH RIVER							
Pekisko	130	R	9	22	.....	31	43
Meadowbank	131	R	58	3	.....	61	118
Mosquito Creek	132	R	29	4	.....	33	44
Cayley	133	R	95	25	.....	120	149
Braeside	134	R	48	1	.....	49	62
Arthur	135	R	27	3	.....	30	46
Peace	136	R	30	7	.....	37	60
McIntyre	137	R	83	7	1	91	136
Arrowwood	138	R	40	3	.....	43	98
Brant	139	R	59	23	.....	82	120
Frankburg	140	R	48	4	.....	52	87
Blackie	141	R	146	35	.....	181	307
High River East (Est) A-L	142	R	105	70	3	178	317
" " M-Z	142	R	115	70	2	187	302
" West (Ouest) A-L	143	R	66	78	1	145	265
" " M-Z	143	R	65	78	4	147	256
Last Chance	144	R	28	9	.....	37	44
Big Hill	145	R	46	7	.....	53	90
Loch Sloy	146	R	18	15	.....	33	65
Stampede	147	R	7	9	.....	16	22
Lineham	148	R	18	2	.....	20	35
Tongue Creek	149	R	21	10	.....	31	73
" Hall	150	R	46	9	.....	55	88
OKOTOKS							
Mossleigh	151	R	59	4	.....	63	90
Blind Creek	152	R	20	6	.....	26	41
Glenview	153	R	32	10	.....	42	43
Dinton	154	R	59	5	.....	64	91
Pine Canyon	155	R	10	7	.....	17	32
Gladys	156	R	40	25	.....	65	161
Davisburg	157	R	30	16	.....	46	64
Aldersyde	158	R	48	11	.....	59	88
Okotoks East (Est)	159	R	108	71	.....	179	273
" West (Ouest)	160	R	67	38	.....	105	179
Melrose	161	R	26	15	1	42	60
Midnapore	162	R	25	9	.....	34	55
Red Deer Lake	163	R	14	46	1	61	93
De Winton	164	R	63	11	.....	74	158
Panima	165	R	28	11	.....	39	91
Big Rock	166	R	27	7	.....	34	49
Black Diamond	167	R	85	30	.....	115	225
Millarville	168	R	18	25	.....	43	73
Priddis	169	R	46	12	.....	58	105
Square Butte	170	R	6	13	1	20	48
Ballyhamage	171	R	1	11	.....	12	49
Kew	172	R	12	9	.....	21	65
GLEICHEN							
Range View	173	R	20	6	.....	26	50
Indus	174	R	17	8	.....	25	54
Dalemead	175	R	30	22	.....	52	82
Carseland	176	R	109	52	.....	161	207
Macleod Advance (Provisoire)	.....	R	5	6	.....	11	.....
Totals—Totaux	181	.....	6,840	3,465	37	10,342	16,981

Majority for / Majorité pour George Gibson Coote, 3,375.

MEDICINE HAT Population—1926, 28,444

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Carl Henning Axelson	Gilbert McNeil Blackstock	Frederick William Gershaw			
Wild Horse	1	R	0	0	16	.....	16	27
One Four	2	R	1	0	4	.....	5	14
Comrey	3	R	39	1	3	.....	43	53
Pendant D'Oreille	4	R	15	0	5	.....	20	39
Aden	5	R	10	10	15	.....	35	64
Knappen	6	R	2	1	9	.....	12	31
St. Kilda	7	R	14	4	9	.....	27	54
Kippenville	8	R	5	0	6	.....	11	18
Lucky Strike	9	R	6	1	10	.....	17	27
Three Eleven	10	R	14	3	5	.....	22	42
Groton	11	R	6	1	26	.....	33	45
Avalon	12	R	5	1	10	.....	16	25
Catchem	13	R	15	2	6	2	25	40
Gahern	14	R	6	2	6	.....	14	23
Faith	15	R	18	2	12	.....	32	43
Altarado	16	R	24	2	8	.....	34	46
Birdsholm	17	R	28	1	0	.....	29	41
Goddard	18	R	20	2	4	.....	26	42
Etzikom Coulée	19	R	20	2	5	.....	27	39
Strain's	20	R	9	3	0	.....	12	26
Doondale	21	R	13	7	7	.....	27	38
Glassford	22	R	0	4	23	.....	27	37
Manyberries	23	R	15	17	22	2	56	80
Thelma	24	R	12	3	56	.....	71	102
Fox	25	R	2	3	23	.....	28	34
Minda	26	R	11	8	12	.....	31	52
Orion	27	R	1	17	32	.....	50	88
Pakowki	28	R	0	4	9	.....	13	23
Etzikom	29	R	27	18	31	.....	76	93
Nemiscam	30	R	28	12	8	.....	48	85
Foremost	31	R	43	23	39	.....	105	133
Chin Coulée	32	R	41	0	14	2	57	107
Glen Banner	33	R	11	4	7	3	25	32
Ranchville	34	R	14	5	6	1	26	41
Eagle Butte	35	R	1	9	24	3	37	56
Elkwater	36	R	8	8	17	.....	33	54
Wisdom	37	R	2	9	32	.....	43	50
Thomson	38	R	11	3	2	.....	16	26
Red Rock	39	R	10	2	2	.....	14	22
Granlea	40	R	23	6	12	.....	41	56
Maleb	41	R	54	3	6	.....	63	84
Westfield	42	R	13	0	13	.....	26	53
Jasman	43	R	5	8	23	.....	36	57
Samson	44	R	11	2	9	.....	22	45
Lamarch	45	R	31	2	7	.....	40	70
Murray's	46	R	26	2	16	.....	44	62
High Bank	47	R	18	6	8	.....	32	43
Rosebeg	48	R	5	8	4	.....	17	34
Little Plume	49	R	10	5	7	2	24	36
Gros Ventre	50	R	4	4	25	1	34	105
Robinson	51	R	12	5	17	.....	34	71
Medicine Hat City (Cité)	52	U	4	38	116	.....	158	232
" "	53	U	7	58	131	.....	196	273
" "	54	U	9	52	123	.....	184	301
" " A-K	55	U	8	29	79	.....	116	170
" " L-Z	55	U	9	20	81	3	113	160
" " A-Mc	56	U	14	21	94	2	131	179
" " M-Z	56	U	10	16	78	.....	104	149
" "	57	U	25	16	60	.....	101	152
" " A-Mc	58	U	2	51	66	.....	119	190
" " M-Z	58	U	3	44	64	2	113	183
" "	59	U	6	85	112	.....	203	307
" " A-K	60	U	5	44	57	.....	106	167
" " L-Z	60	U	5	54	44	.....	103	152
" " A-K	61	U	7	68	100	.....	175	246

MEDICINE HAT—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Carl Henning Axelson	Gilbert McNeil Blackstock	Frederick William Gershaw			
Medicine Hat City (Cité)..L-Z	61	U	13	72	85	.....	170	251
" " A-K	62	U	20	33	114	.....	167	246
" " L-Z	62	U	12	26	141	1	180	255
" " A-L	63	U	15	53	64	.....	132	207
" " M-Z	63	U	3	51	65	.....	119	195
" " A-K	64	U	4	71	64	.....	139	201
" " L-Z	64	U	5	53	59	.....	117	185
" " A-K	65	U	10	34	70	.....	114	162
" " L-Z	65	U	8	44	66	1	119	167
Medicine Hat City (Cité) Advance (Provisoire)	.....	U	4	51	100	.....	155	
Graburn	66	R	23	7	26	.....	56	95
Newburg	67	R	11	7	11	.....	29	118
Feldman Lake	68	R	19	7	29	1	56	102
Woolchester	69	R	23	4	5	.....	32	58
Seven Persons	70	R	38	9	11	1	59	80
Whitla	71	R	17	12	28	.....	57	71
Winnifred	72	R	19	13	37	.....	69	90
Bow Island	73	R	63	18	57	2	140	221
Burdett	74	R	11	19	32	2	64	118
Chisholm	75	R	12	0	1	.....	13	21
McDougall	76	R	3	4	9	.....	16	23
Sullivan	77	R	6	7	9	.....	22	42
Dauntless	78	R	1	6	5	.....	12	19
Dunmore	79	R	9	15	55	.....	79	97
Pashley	80	R	9	20	10	.....	39	47
Irvine	81	R	86	31	60	3	180	228
Walsh	82	R	21	10	40	.....	71	87
Many Island Lake	83	R	16	5	4	.....	25	46
Fifteen Mile	84	R	10	3	10	.....	23	45
Finn's Lake	85	R	6	6	8	.....	20	28
Redcliff.....A-K	86	R	27	87	50	.....	164	207
" .....L-Z	86	R	7	95	61	.....	163	197
Bowell	87	R	29	5	16	.....	50	76
Pearsonville	88	R	14	6	5	.....	25	31
Home Ranch	89	R	4	0	0	.....	4	8
Ronolane	90	R	0	3	6	.....	9	18
Vauxhall	91	R	10	30	24	.....	64	102
Staple's Farm	92	R	31	22	31	.....	84	129
Riverbow	93	R	5	1	4	.....	10	14
Scandia	94	R	17	0	4	.....	21	32
Alderson	95	R	2	15	22	.....	39	67
Suffield	96	R	1	9	24	.....	34	43
East Springs	97	R	20	0	0	.....	20	32
Box Springs	98	R	8	3	11	.....	22	40
Vale	99	R	10	3	2	.....	15	17
Rutherford's	100	R	1	2	9	.....	12	29
Fredensfeld	101	R	23	2	14	.....	39	107
Schuler	102	R	40	6	40	.....	86	146
Rose Glen	103	R	11	5	14	.....	30	58
Bernice	104	R	7	6	5	.....	18	35
Rolly Point	105	R	32	0	5	.....	37	83
Hilda	106	R	52	6	73	1	132	278
Sandy Point	107	R	2	1	22	.....	25	69
Bingville	108	R	20	6	3	.....	29	42
Tripola	109	R	17	4	16	.....	37	55
Heligoland	110	R	3	2	4	.....	9	15
Rosemount	111	R	22	2	4	2	30	50
Fertile Flats	113	R	0	2	7	.....	9	22
Tide Lake	114	R	5	3	6	1	15	22
Tilley	115	R	21	6	21	.....	48	88
Rainier	116	R	12	2	2	.....	16	48
Sutherland	117	R	2	29	9	.....	40	52
Cassills	118	R	3	8	23	1	35	44
Brooks.....A-K	119	R	7	53	84	.....	144	211

MEDICINE HAT—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Carl Henning Axelson	Gilbert McNeil Blackstock	Frederick William Gershaw			
Brooks.....L-Z	119	R	8	46	69	.....	123	193
Patricia	120	R	19	17	36	.....	72	124
Duchess	121	R	14	29	67	.....	110	196
Millicent	122	R	7	7	16	.....	30	63
Rosemary	123	R	8	16	24	.....	48	79
Gem	124	R	22	4	9	.....	35	69
Iddesleigh	125	R	38	2	19	.....	59	67
Jenner	126	R	7	26	44	2	79	118
Peerless	127	R	0	3	10	.....	13	28
Atlee	128	R	33	14	13	1	61	84
Buffalo	129	R	29	7	10	.....	46	63
Cavendish	130	R	19	14	7	.....	40	57
Social Plains	131	R	24	4	12	.....	40	62
Bindloss	132	R	47	7	25	.....	79	105
Empress	133	R	11	74	72	.....	157	223
Totals—Totaux	144	.....	2,081	2,226	4,206	42	8,555	12,972

Majority for / Majorité pour **Frederick William Gershaw** over (sur) **Gilbert McNeil Blackstock, 1,980. / Carl Henning Axelson, 2,125.**

PEACE RIVER Population—1926, 42,784

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Joseph Andrew Clarke	James Arthur Collins	Donald MacBeth Kennedy			
Jasper	1	R	31	72	7		110	198
" A-L	2	R	113	110	32		255	376
" M-Z	2	R	101	116	37		254	376
Miette	3	R	7	15	1		23	28
Brûlé	4	R	3	1	1		5	7
Blue Diamond	5	R	10	133	16		159	208
Entrance	6	R	7	14	0		21	86
Bliss	7	R	6	7	7		20	56
Mountain Park	8	R	4	87	71		162	195
Lovett	9	R	4	24	3	1	32	46
Superior	10	R	5	9	0	4	18	26
Blackstone	11	R	0	11	3		14	21
Foothills	12	R	0	17	29	1	47	52
Sterco	13	R	21	52	5	3	81	127
Cadomin A-L	14	R	34	37	38	2	111	230
" M-Z	14	R	34	35	50	6	125	250
Luscar	15	R	18	70	62		150	253
Leyland	16	R	7	10	1		18	27
Mercoal	17	R	7	34	12		53	85
Coalspur	18	R	14	20	7		41	75
Robb	19	R	1	4	4		9	15
Bryan	20	R	7	3	3		13	15
Weald	21	R	2	4	1		7	15
Bickerdike	22	R	6	12	2		20	35
Marlboro	23	R	4	30	9		43	121
Hargwen	24	R	12	5	8		25	36
Grande Prairie Road	25	R	2	9	1		12	30
Edson A-L	26	R	17	52	56		125	412
" M-Z	26	R	22	58	48		128	
" South (Sud) A-L	27	R	23	45	45		113	349
" " M-Z	27	R	19	53	29	2	103	
" North (Nord)	28	R	2	5	3		10	16
" River	29	R	0	8	1		9	21
Yates	30	R	4	12	13		29	36
Reflection Lake	31	R	3	6	1		10	21
Wolf Creek	32	R	11	4	0		15	42
Rosevear	33	R	5	3	2		10	30
Trout Creek	34	R	9	8	1		18	26
Mussel	35	R	7	8	2		17	22
McKenzie	36	R	5	1	4		10	18
Haddock	37	R	6	9	4		19	37
Shining Bank	38	R	8	0	2		10	18
" East (Est)	39	R	0	5	3		8	17
Mahaska	40	R	4	4	0		8	8
Pella	41	R	0	4	1		5	11
Mahaska East (Est)	42	R	0	5	0		5	12
Hattonford	43	R	2	5	5		12	37
McLeod Valley	44	R	12	8	3	1	24	52
Niton	45	R	7	1	6		14	23
Peers	46	R	16	7	5		28	45
Fulstow	47	R	0	6	6		12	36
Carrot Creek	48	R	5	10	15		30	48
Leaman	49	R	10	10	3		23	74
Junkins	50	R	33	20	8		61	127
Ravine	51	R	2	7	4		13	73
Windfall	52	R	1	3	8		12	26
Ronan	53	R	2	1	12		15	65
Balm	54	R	0	1	29		30	70
Anselmo	55	R	0	3	39		42	84
Paddle North (Nord)	56	R	2	2	17		21	50
Greencort	57	R	19	20	39		78	128
Lonira	58	R	4	1	8		13	55
Whitecourt	59	R	28	37	64	2	131	206
Blue Ridge	60	R	6	7	13		26	59
Connor Creek	61	R	0	8	50		58	113

PEACE RIVER—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Joseph Andrew Clarke	James Arthur Collins	Donald MacBeth Kennedy			
Peavine	62	R	1	2	25	.....	28	42
Roselea	63	R	0	1	15	.....	16	24
Glenister	64	R	0	2	14	.....	16	48
Hildar	65	R	0	7	76	.....	83	91
Mayerthorpe	66	R	12	12	85	.....	109	172
Rochforte	67	R	1	14	66	.....	81	138
Sangudo	68	R	2	21	48	.....	71	172
Cosmo	69	R	0	1	7	.....	8	28
Lisburn	70	R	1	5	7	.....	13	35
Stanger	71	R	2	11	17	.....	30	89
Park Court	72	R	1	0	7	.....	8	62
Padstow	73	R	0	5	26	.....	31	113
Styal	74	R	6	8	9	.....	23	126
Evansburg	75	R	10	64	18	1	93	141
Entwistle Village	76	R	9	32	23	.....	64	83
Entwistle	77	R	3	14	12	.....	29	53
Magnolia	78	R	0	9	35	.....	44	71
Mathew's Crossing	79	R	0	6	3	.....	9	29
Hilltop	80	R	2	1	5	.....	8	16
Gainford	81	R	11	8	1	.....	20	38
Seba	82	R	7	20	4	.....	31	51
Fallis	83	R	11	11	4	.....	26	67
Lake Isle	84	R	2	5	4	.....	11	32
Cherhill	85	R	6	11	48	.....	65	105
Glenevis	86	R	3	0	25	.....	28	79
Gunn	87	R	5	5	33	.....	43	91
Alberta Beach	88	R	7	3	8	.....	18	64
Lac Ste-Anne	89	R	19	26	8	.....	53	108
Darwell	90	R	1	9	17	1	28	67
Rexboro	91	R	5	36	4	2	47	101
Wabamun	92	R	9	52	10	.....	71	125
Lake Wabamun	93	R	0	10	8	.....	18	25
Smithfield	94	R	3	2	5	.....	10	21
Duffield	95	R	12	14	3	.....	29	38
Mewassin	96	R	8	5	7	.....	20	33
Wabamun Creek	97	R	10	1	7	.....	18	31
Keephills	98	R	0	2	25	.....	27	47
Highvale	99	R	2	8	10	.....	20	25
Wanchie	100	R	0	3	11	.....	14	22
Low Water Lake	101	R	0	3	8	.....	11	27
Golden Rule	102	R	0	11	4	.....	15	82
Brightview	103	R	2	3	23	.....	28	53
West Tomahawk	104	R	0	5	5	.....	10	22
Moon Lake	105	R	1	6	0	.....	7	16
Tomahawk	106	R	13	2	14	.....	29	54
Whitby	107	R	3	1	7	.....	11	32
Rocky Rapids	108	R	0	6	11	1	18	42
Drayton Valley	109	R	1	9	9	.....	19	57
Rich Valley	110	R	1	5	43	.....	49	80
Lac la Nonne	111	R	3	10	21	.....	34	72
Belvedere	112	R	6	26	26	.....	58	138
Ballantyne	113	R	0	3	39	.....	42	112
Parishtown	114	R	0	5	15	.....	20	55
Campsie	115	R	2	11	10	.....	23	63
Mosside	116	R	4	23	34	.....	61	162
Paddle River	117	R	1	0	59	.....	60	82
Manola	118	R	6	4	33	.....	43	106
Eastburg	119	R	1	1	37	.....	39	91
Breault	120	R	4	7	15	.....	26	90
Westlock A-L	121	R	34	82	85	2	203	524
" M-Z	121	R	33	64	51	.....	148	
Hazel Bluff	122	R	9	24	79	.....	112	154
Pembina	123	R	6	6	63	.....	75	112
Freedom	124	R	7	8	92	.....	107	155
Barrhead	125	R	9	7	65	.....	81	126
Mellowdale	126	R	14	8	28	4	54	84
Glenreagh	127	R	0	3	13	.....	16	28
Holmes Crossing	128	R	5	2	5	.....	12	20

PEACE RIVER—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Joseph Andrew Clarke	James Arthur Collins	Donald MacBeth Kennedy			
Fort Assiniboine	129	R	9	2	19	.....	30	29
Bloomsbury	130	R	1	11	7	.....	19	38
Neerlandia	131	R	0	0	12	.....	12	27
Shoal Lake	132	R	1	12	26	.....	39	97
Sunniebend	133	R	6	7	32	1	46	92
Pibroch	134	R	3	10	61	.....	74	108
Dapp	135	R	17	15	65	.....	97	178
Jarvie	136	R	21	4	33	.....	58	130
Turners	137	R	2	6	8	.....	16	63
Beamish	138	R	0	2	22	.....	24	39
Michaels	139	R	2	1	12	.....	15	43
Freeman River	140	R	6	10	18	.....	34	62
Fawcett	141	R	10	8	31	.....	49	78
Kilsyth	142	R	2	3	2	.....	7	9
Flatbush	143	R	5	5	4	.....	14	18
Chisholm	144	R	15	23	0	.....	38	50
Hondoo	145	R	1	1	4	.....	6	6
Sturgeon Lake	146	R	20	22	0	1	43	84
Hay Camp	147	R	0	4	2	.....	6	8
Bezanson	148	R	15	12	23	1	51	83
Glen Leslie	149	R	4	9	17	.....	30	37
Five Mile Creek	150	R	6	14	19	1	40	69
Hanns	151	R	1	1	0	.....	2	9
Grande Prairie A-L	152	R	42	136	32	15	225	329
" M-Z	152	R	44	120	41	12	217	285
Dymsdale	153	R	2	14	44	.....	60	102
Wembley	154	R	12	47	43	.....	102	179
Lower Beaver Lodge	155	R	0	10	32	.....	42	70
Foster	156	R	3	21	5	.....	29	45
Hinton Trail	157	R	1	8	9	.....	18	31
Liberty	158	R	57	16	34	.....	107	115
Rio Grande	159	R	4	41	9	.....	54	74
Elmworth	160	R	0	7	16	.....	23	40
Beaverbrook	161	R	2	9	3	.....	14	32
Cariboo	162	R	4	12	5	.....	21	27
Goodfare	163	R	9	10	0	.....	19	46
Brainard	164	R	4	18	2	.....	24	58
Hythe	165	R	10	19	13	.....	42	119
Clearview	166	R	1	7	14	.....	22	63
Larsen	167	R	1	19	22	2	44	65
Beverlodge	168	R	17	22	44	5	88	141
Lake Saskatoon	169	R	6	22	30	.....	58	98
Bear Lake	170	R	0	24	32	.....	56	89
Clairmont	171	R	15	37	89	1	142	202
Klestun Hill	172	R	0	14	58	.....	72	112
Smoky River	173	R	5	6	31	.....	42	98
Smoky	174	R	1	3	6	.....	10	13
Debolt	175	R	2	9	6	.....	17	23
Gillam	176	R	2	9	34	1	46	107
Sexsmith A-L	177	R	27	21	60	.....	108	186
" M-Z	177	R	22	21	41	.....	84	183
Buffalo Lake	178	R	3	4	39	.....	46	78
Niobe	179	R	14	18	97	3	132	208
Northfield	180	R	1	8	57	2	68	82
Valhalla	181	R	6	19	78	4	107	136
" North (Nord)	182	R	2	0	2	.....	4	15
Whitemountain	183	R	1	4	10	.....	15	25
Roycroft	184	R	6	9	60	.....	75	144
Silverwood	185	R	2	4	28	.....	34	78
Burn River	186	R	4	5	10	.....	19	49
Hart Valley	187	R	0	14	2	.....	16	32
Wanham	188	R	10	4	18	.....	32	43
Belloy	189	R	1	9	13	.....	23	49
Watino	190	R	2	7	12	.....	21	26
Girouxville	191	R	34	3	12	.....	49	84
Plourde	192	R	20	0	42	.....	62	76
Lewis	193	R	8	8	18	.....	34	39
Falher	194	R	94	5	27	.....	126	160

PEACE RIVER—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Joseph Andrew Clarke	James Arthur Collins	Donald MacBeth Kennedy			
Donnelly	195	R	65	5	26		96	124
McLennan	196	R	53	47	25	3	128	250
Gamache	197	R	19	5	18		42	85
High Prairie	198	R	40	74	29	3	146	191
Prairie East (Est)	199	R	6	19	19	1	45	57
Emilda	200	R	1	17	3		21	59
Goodfellow	201	R	10	9	28		47	59
Big Prairie	202	R	10	8	1	2	21	114
Gaucher	203	R	22	2	7		31	71
Grouard	204	R	37	46	1	2	86	219
St-Bruno	205	R	11	16	1		28	124
Driftpile	206	R	24	12	3		39	48
Faust	207	R	33	30	3	2	68	75
Nampa	208	R	6	32	0		38	71
Swan River	209	R	1	10	16		27	39
Kinuso	210	R	43	34	20		97	134
Widewater	211	R	9	11	9		29	66
Slave Lake	212	R	40	38	12	1	91	128
Smith	213	R	15	7	4		26	48
Spurfield	214	R	6	0	7		13	33
Whitefish Lake	215	R	27	17	4		48	127
Rosedale	216	R	4	9	0		13	30
Little Prairie	217	R	13	22	0		35	50
Judah	218	R	2	22	3		27	42
Peace River A-L	219	R	35	71	10		116	219
" M-Z	219	R	45	96	12	5	158	234
" West (Ouest)	220	R	18	20	14		52	86
Grimshaw	221	R	24	27	57		108	178
Berwyn	222	R	30	45	74		149	218
Kerndale	223	R	1	15	31	4	51	112
Paul's Corners	224	R	2	27	83		112	168
Griffin Creek	225	R	3	11	46		60	84
Whitelaw	226	R	9	23	11		43	112
Bluesky	227	R	2	8	11		21	72
Golden Meadow	228	R	1	15	18		34	98
Erin Lodge	229	R	18	14	15		47	90
Waterhole	230	R	47	36	110	6	199	270
Vanrena	231	R	12	12	47		71	91
Dunvegan	232	R	1	5	6		12	21
Broncho Creek	233	R	2	3	16		21	39
Spirit River	234	R	35	61	77	5	178	237
Blueberry Mountain	235	R	6	5	13		24	33
Pouce Coupé East (Est)	236	R	3	2	6		11	17
" North (Nord)	237	R	5	2	1		8	8
Englewood	238	R	0	1	18		19	34
Beaver Ridge	239	R	2	4	14		20	55
Friendenstal	240	R	16	2	25		43	86
Last Lake	241	R	9	17	3		29	62
Stewart	242	R	0	17	14		31	42
Bear Creek North (Nord)	243	R	2	3	5	2	12	44
Whitemud Prairie	244	R	2	12	0		14	79
Battle River Prairie	245	R	10	5	0		15	40
Battle River	246	R	5	2	2		9	52
Carcajou	247	R	10	27	4	2	43	42
Keg River	248	R	0	26	0		26	59
Stony Point	249	R	3	32	4		39	87
Sheridan Lawrence	250	R	0	5	5		10	49
Fort Vermilion South (Sud)	251	R	2	30	6		38	109
Vermilion North (Nord)	252	R	0	15	0		15	67
Jasper Advance (Provisoire)	.....	R	25	11	8		44	
Edson Advance (Provisoire)	.....	R	8	9	24		41	
McLennan Advance (Provisoire)	.....	R	14	6	4	1	25	
Totals—Totaux	263	.....	2,642	4,398	5,323	121	12,484	21,949

Majority for / Majorité pour **Donald MacBeth Kennedy** over (sur) **James Arthur Collins, 925.** / **Joseph Andrew Clarke, 2,681.**

RED DEER Population—1926, 36,678

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Joseph George LaFrance	Alfred Speakman			
Sarcee Butte	1	R	1	61		62	125
Callaghan's	2	R	3	46		49	99
Three Hills	3A	R	29	67		96	200
"	3B	R	40	68		108	215
Rollis	4	R	7	36		43	128
Sunnyslope	5	R	17	30		47	103
Jutland	6	R	11	44		55	98
Neapolis	7	R	5	41		46	102
Didsbury East (Est)	8	R	18	111	1	130	213
" West (Ouest)	9	R	57	168		225	394
Dog Pound	10	R	7	42		49	119
Elkton	11	R	9	35		44	96
Bergen	12	R	4	18		22	107
McDougall's	13	R	2	2		4	34
Sundre	14	R	8	28		36	70
Westward Ho	15	R	11	35		46	108
Harmattan	16	R	13	30	1	44	130
Radford's	17	R	6	31		37	121
Olds East (Est)	18A	R	24	75		99	216
"	18B	R	34	64	1	99	206
Hammer	19	R	5	24		29	82
Poplar Creek	20	R	3	16		19	50
Knee Hill	21	R	4	16	2	22	61
Smith's	22	R	7	24		31	77
Creekside	23	R	0	54		54	109
Niemi	24	R	0	47		47	125
Green Leaf	25	R	6	36		42	97
Harrow	26	R	3	10		13	62
Trochu	27	R	54	76		130	269
Fairmount	28	R	7	29		36	96
Curlew	29	R	3	32		35	76
Prairie Valley	30	R	2	10		12	64
Mayton	31	R	14	18		32	110
Lone Pine	32	R	6	24		30	96
Olds West (Ouest)	33A	R	15	66		81	188
" "	33B	R	17	58		75	152
Berrydale	34	R	4	68		72	217
Waterside	35	R	5	27		32	79
Dowthwaite's	36	R	5	48	3	56	163
Eagle Valley	37	R	1	37		38	114
Rockwood	38	R	2	24		26	55
Pine View	39	R	0	4		4	33
Lobley	40	R	0	14		14	35
Bearberry	41	R	9	14		23	50
Bowden	42A	R	26	46	2	74	147
"	42B	R	31	65		96	154
Nisbet	43	R	9	28		37	120
Horse Shoe Lake	44	R	8	17		25	92
McArthur's	45	R	5	27		32	77
Hogadone	46	R	13	36		49	90
Mitchell and Cumming's	47	R	15	29	2	46	86
Huxley	48	R	20	54		74	138
Ashcroft	49	R	8	14		22	63
Cornwall	50	R	25	37		62	100
Elnora	51	R	27	67		94	179
Lakeview	52	R	15	49		64	131
Milnerton	53	R	9	62	1	72	134
Aberdeen	54	R	11	30		41	161
Innisfail (Rural)	55	R	33	44	1	78	191
" Town (Ville)	56A	R	64	71		135	271
" "	56B	R	48	67		115	223
Little Red Deer	57	R	15	42	2	59	149
Solheima	58	R	8	69		77	129
Oklahoma	59	R	5	21		26	44
Caldwell	60	R	0	20		20	32

RED DEER—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No	Urban or rural — Urbain ou rural	Joseph George LaFrance	Alfred Speakman			
Kevisville	61	R	8	17	.....	25	67
Caroline	62	R	7	23	.....	30	141
Ricinus	63	R	4	8	.....	12	61
Cheddarville	64	R	1	19	.....	20	71
Clear Creek	65	R	1	19	.....	20	82
Raven	66	R	6	17	1	24	60
Dickson	67	R	6	24	.....	30	93
Markerville	68	R	9	73	.....	82	181
New Hill	69	R	4	24	.....	28	84
Craig	70	R	3	20	.....	23	44
Big Bend	71	R	15	55	.....	70	120
Penhold	72	R	21	88	.....	109	138
Antler Hill	73	R	14	37	.....	51	76
Edwell	74	R	5	47	1	53	96
Pine Lake	75	R	19	22	.....	41	63
Fairbank's	76	R	16	13	.....	29	69
Lousana	77	R	17	43	.....	60	113
Trenville	78	R	12	29	.....	41	87
Wood Lake	79	R	2	15	1	18	52
Great Bend	80	R	7	21	.....	28	67
Ardley	81	R	22	38	.....	60	114
Gordon	82	R	6	31	.....	37	66
Delburne	83	R	14	41	.....	55	136
Gaetz Valley	84	R	10	41	.....	51	75
Cumberland	85	R	10	28	.....	38	81
Hillsdown	86	R	5	12	.....	17	38
Valley Centre	87	R	11	29	.....	40	93
Springdale	88	R	21	36	.....	57	87
Willowdale	89	R	15	33	.....	48	78
Clearview	90	R	8	69	.....	77	113
Balmoral	91	R	30	36	.....	66	104
Highland Park	92	R	39	31	1	71	104
Waskasoo Park	93	R	33	51	1	85	140
Second Street North (Nord)	94A	R	62	50	.....	112	156
" " ...	94B	R	79	38	.....	117	165
Red Deer, Centre	95	R	48	20	.....	68	119
" South (Sud)	96	R	76	88	.....	164	272
" West (Ouest)	97	R	32	29	.....	61	92
" North (Nord)	98	R	18	52	.....	70	142
" West (Ouest)	99	R	8	13	.....	21	48
Crossroads	100	R	11	45	.....	56	99
Fairlands	101	R	7	22	.....	29	67
Waskasoo	102	R	5	9	.....	14	38
Shady Nook	103	R	4	24	.....	28	84
Poplar Ridge	104	R	6	49	.....	55	103
Carritts	105	R	1	27	.....	28	54
Norma	106	R	2	30	.....	32	50
Sylvan Lake	107	R	46	106	1	153	223
Burnt Lake	108	R	2	34	.....	36	74
Centreville	109	R	1	25	.....	26	51
Marianne	110	R	2	28	.....	30	55
Kuusamo	111	R	0	39	.....	39	75
Melita	112	R	10	25	.....	35	78
Evarts	113	R	8	43	.....	51	94
Diamond Valley	114	R	8	24	1	33	54
Bluebell	115	R	1	38	.....	39	82
Eckville	116	R	10	68	.....	78	198
Shady Lane	117	R	3	18	.....	21	78
Daisy Nook	118	R	5	10	.....	15	48
Gaetz	119	R	3	19	.....	22	66
Knowledge	120	R	4	23	.....	27	53
Northup	121	R	7	11	.....	18	47
Little Horse Guard	122	R	12	14	.....	26	75
Prairie Rose	123	R	16	28	.....	44	79
Alhambra	124	R	8	26	.....	34	56

RED DEER—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Joseph George LaFrance	Alfred Speakman			
Leslieville	125	R	10	30	.....	40	78
Beaver Flats	126	R	0	13	.....	13	42
Oras	127	R	2	3	.....	5	39
Arbutus	128	R	10	13	.....	23	87
Dovercourt	129	R	3	4	.....	7	43
Everdell	130	R	16	11	.....	27	45
Rocky Mountain House	131A	R	26	29	.....	55	213
" "	131B	R	31	43	.....	74	216
Pleasant Vale	132	R	8	16	.....	24	60
Phoenix	133	R	6	24	.....	30	57
Saunders	134	R	13	5	.....	18	65
Brazeau	135	R	56	56	.....	112	362
Taimi	136	R	0	2	.....	2	60
Bingley	137	R	1	33	.....	34	76
Golden Heights	138	R	2	8	.....	10	57
Blueberry Valley	139	R	6	4	.....	10	100
Gilby	140	R	1	53	.....	54	113
Blindman	141	R	10	37	.....	47	87
Blackfalds	142	R	12	50	.....	62	129
Canyon	143	R	5	54	.....	59	108
Jones Valley	144	R	6	52	.....	58	89
North Star	145	R	4	31	1	36	61
Haynes	146	R	7	44	.....	51	76
Stanton	147	R	4	7	.....	11	20
Alix	148	R	48	33	.....	81	162
Eureka Valley	149	R	8	10	.....	18	73
Brooksley	150	R	0	17	.....	17	48
Satinwood	151	R	3	14	.....	17	37
Stone	152	R	9	11	.....	20	37
Horburg	153	R	6	5	.....	11	34
Saunders West (Ouest)	154	R	25	4	.....	29	32
Alexo	155	R	29	12	.....	41	70
Grassylake	156	R	5	7	.....	12	54
Totals—Totaux	163	.....	2,151	5,603	24	7,778	16,854

Majority for / Majorité pour } **Alfred Speakman, 3,452.**

VEGREVILLE Population—1926, 35,470

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Michael Luchkovich	Joseph Seeley McCallum			
Yorkville	1	R	27	11		38	120
Fort Saskatchewan	2A	R	21	101	2	124	389
"	2B	R	17	79		96	
Partridge Hills	3	R	41	11	2	54	97
Good Hope	4	R	21	11		32	73
Mansfield	5	R	6	57		63	110
Josephburg	6	R	29	33	1	63	86
Pleasant View	7	R	18	15		33	104
Castle	8	R	15	20		35	62
Bolton	9	R	4	2		6	13
Bruderheim	10A	R	18	92	2	112	432
"	10B	R	17	93		110	
Skaro	11A	R	59	17		76	315
"	11B	R	70	17		87	
Peremysl	12	R	109	6		115	184
Rodef	13	R	51	16		67	136
Proswita	14	R	32	8		40	82
Limestone	15	R	18	10	1	29	108
Lamont	16A	R	49	105	4	158	505
"	16B	R	25	116	2	143	
Lwiw	17	R	38	6		44	187
Wostok	18A	R	16	46		62	404
"	18B	R	44	32		76	
Molodia	19	R	90	35	4	129	300
Andrew	20A	R	43	45		88	564
"	20B	R	64	31		95	
Riverside	21A	R	64	11		75	356
"	21B	R	68	18		86	
Shandro	22	R	85	45	1	131	177
Desjarlais	23	R	74	14		88	154
Ispas	24	R	24	7		31	102
Brinsley	25	R	23	7		30	73
Moose	26	R	20	3		23	78
Shalka	27	R	40	19		59	112
Boian	28	R	84	4		88	112
Whitford	29	R	56	21		77	148
Pruth	30	R	91	21	1	113	148
Soda Lake	31	R	38	10	1	49	110
Berhometh	32	R	23	21	1	45	87
Szypenitz	33	R	52	4		56	87
Duvernay	34	R	11	36		47	62
Nizir	35	R	14	5		19	31
Two Hills	36	R	49	3		52	68
Wattsford	37	R	43	10		53	62
Hairy Hill	38	R	51	8		59	89
Pobeda	39	R	38	0		38	81
Lanuke	40	R	24	8		32	51
Wolia	41	R	16	9		25	43
Warwick	42	R	17	22		39	61
Spring Creek	43	R	67	14		81	104
Brody	44	R	38	49	2	89	196
Krakow	45	R	44	31		75	191
Chipman	46A	R	63	55		118	445
"	46B	R	52	61	2	115	
Brookville	47	R	17	22		39	73
Ross Creek	48	R	16	29		45	97
Beaver Creek	49	R	35	32		67	124
Mundare	50A	R	91	106		197	609
"	50B	R	120	90		210	
Kolomea	51	R	60	15	1	76	101
Brush Hill	52	R	30	51		81	139
Kiew	53	R	99	4	3	106	169
Plain Lake	54	R	98	10	4	112	145
Davis	55	R	27	16		43	94
Lavoy	56	R	91	114	4	209	260

VEGREVILLE—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Michael Luchkovich	Joseph Seeley McCallum			
Vegreville North (Nord)	57A	R	58	49	2	109	345
" "	57B	R	33	56	.....	89	
" South (Sud)	58A	R	44	88	.....	132	
" "	58B	R	37	94	3	134	676
" "	58C	R	31	108	1	140	
Ryan	59	R	35	36	.....	71	106
Oleskow	60	R	109	26	2	137	192
Beaver Lake	61	R	10	45	2	57	79
Logan	62	R	19	42	.....	61	96
Cooking Lake	63	R	10	20	.....	30	64
Uncas	64	R	0	7	1	8	67
Ministik Lake	65	R	25	15	.....	40	57
Hastings Lake	66	R	6	13	.....	19	53
Tofield	67A	R	29	110	.....	139	251
"	67B	R	44	100	4	148	260
Bathgate	68	R	5	28	.....	33	45
Togo	69	R	116	5	1	122	147
Old Vegreville	70	R	50	15	.....	65	147
Imperial	71	R	14	30	.....	44	82
Ranfurley	72	R	42	78	1	121	157
Aplomb	73	R	23	12	.....	35	43
Martins	74	R	22	24	.....	46	89
Holmdene	75	R	53	6	.....	59	105
Amisk Creek	76	R	8	15	.....	23	44
Bardo	77	R	35	3	.....	38	44
Katchemut	78	R	36	1	.....	37	51
Woodlawn	79	R	4	9	.....	13	48
Spilsted	80	R	6	0	.....	6	28
Hay Lake	81	R	45	29	1	75	170
Miquelon	82	R	0	12	.....	12	94
Kingman	83	R	41	11	.....	52	156
Dodds	84	R	8	25	.....	33	72
Ryley	85A	R	20	73	.....	93	154
"	85B	R	25	40	1	66	310
Holden	86A	R	53	42	.....	95	189
"	86B	R	51	52	4	107	370
North Bruce	87	R	10	17	.....	27	69
Lornedale	88	R	54	22	.....	76	167
Totals—Totaux	103	.....	4,106	3,378	61	7,545	14,337

Majority for / Majorité pour **Michael Luchkovich, 728.**

WETASKIWIN Population—1926, 38,949

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on listn — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	William Irvine	Charles Homer Russell	Stanley Gilbert Tobin			
Hickling	1	R	46	8	4		58	77
Drake	2	R	21	11	6		38	73
Clive	3	R	88	39	32		159	227
Turville	4	R	53	4	11	4	72	117
Central	5	R	43	5	0		48	73
Lacombe South (Sud)	6A	R	17	35	39		91	129
" "	6B	R	13	37	42		92	138
" North (Nord)	7A	R	17	91	82	5	195	383
" "	7B	R	20	55	82	1	158	308
Spruceville	8	R	45	12	14		71	102
Woody Nook	9	R	17	4	14		35	65
Bentley	10	R	27	30	41	7	105	161
Stephenson	11	R	25	8	21		54	54
Sunset Hill	12	R	41	3	0		44	93
Buster Creek	13	R	4	5	0		9	31
Tiami	14	R	2	1	0		3	25
Washington Heights	15	R	3	9	2		14	52
Gimlet	16	R	11	5	8		24	60
Benjamin	17	R	16	16	4	1	37	68
Calkins Valley	18	R	32	4	8		44	92
Centreview	19	R	13	6	2		21	47
Outlet	20	R	7	26	7		40	73
Lincoln	21	R	16	6	1		23	104
West Branch	22	R	9	4	10		23	37
Arbordale	23	R	13	5	16		34	88
Milton	24	R	18	16	6		40	61
Morningside	25	R	38	6	9		53	65
Birch Lake	26	R	41	5	4		50	59
Westling	27	R	40	3	4		47	86
Nebraska	28	R	29	0	3		32	54
Gadsby Lake	29	R	13	5	1		19	54
Manfred	30	R	7	1	30		38	69
Calumet	31	R	40	0	2		42	68
Eureka	32	R	35	1	3		39	69
Magic	33	R	34	0	12		46	59
Concord	34	R	22	1	0		23	41
Seafield	35	R	30	2	6		38	70
Eastside	36	R	45	5	13		63	75
Hospital Poll	37	R	19	43	45		107	167
Ponoka South (Sud)	38	R	38	62	61		161	232
" North (Nord)	39	R	37	82	79		198	295
Grand Meadow	40	R	32	1	13		46	68
Sharphead	41	R	31	0	4		35	52
Fertile Forest	42	R	25	0	1		26	42
Iowalta	43	R	26	0	0		26	55
Lochinvar	44	R	21	1	6		28	44
Meadow Brook	45	R	24	1	2		27	76
Bismark	46	R	27	2	2		31	41
Park Springs	47	R	4	10	0		14	29
Rose	48	R	4	7	3		14	36
Wooddale	49	R	6	6	12		24	45
Rimbey	50	R	22	68	77		167	241
Potter Creek	51	R	3	5	4		12	43
Leedale	52	R	4	11	5		20	74
Willisden Green	53	R	9	7	7		23	46
Iola	54	R	13	2	0		15	30
Nugent	55	R	15	6	15		36	102
Lavesta	56	R	7	8	10		25	84
Blindman Valley	57	R	18	4	2		24	68
Monta Vista	58	R	4	6	7		17	38
Springdale	59	R	5	10	5		20	38
Home Glen	60	R	10	13	4		27	35
Buckhorn	61	R	8	5	2		15	33
Lundgren	62	R	15	0	0		15	16
Chesterwold	63	R	14	1	0		15	22

WETASKIWIN—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	William Irvine	Charles Homer Russell	Stanley Gilbert Tobin			
Dakota	64	R	21	0	2		23	40
Ferrybank	65	R	11	2	7		20	48
Glen Fallow	66	R	11	1	0		12	26
Brooks	67	R	49	12	3		64	87
Hazel Hill	68	R	20	0	0		20	30
Arbor Park	69	R	55	2	4		61	77
Manito	70	R	17	2	17		36	95
Climax	71	R	46	0	3	1	50	54
Asker	72	R	52	4	1		57	78
Water Glen	73	R	39	3	11		53	79
Shultz	74	R	2	3	55		60	82
Star	75	R	28	4	7		39	39
Poplar Bluff	76	R	11	0	6		17	38
Rose Briar	77	R	19	7	5		41	46
Battle Lake East (Est)	78	R	27	2	4		33	47
Hoover	79	R	22	1	0	1	24	35
Haultain	80	R	29	2	2		33	40
Battle River	81	R	19	4	11		34	49
Angus Ridge	82	R	18	10	15		33	50
Bears Hill	83	R	25	7	8		40	68
Wetaskiwin West (Ouest)	84A	R	21	130	44		195	253
" "	84B	R	14	117	69		200	237
" "	84C	R	14	124	42		180	190
Anthony Hill	85	R	21	2	0		23	33
Twin Creek	86	R	34	2	6		42	73
Bidinger	87	R	14	7	3		24	60
Fletcher	88	R	16	3	3		22	45
Richmond	89	R	6	0	2		8	22
Springdale	90	R	5	0	2		7	9
Pineville	91	R	9	3	7		19	61
Pendryl	92	R	18	1	0		19	55
Buck Lake	93	R	20	3	2		25	72
Seattle	94	R	29	4	2		35	102
Battle Lake West (Ouest)	95	R	2	10	8		20	33
Pigeon Lake South (Sud)	96	R	1	12	5		18	48
Pigeon Valley	97	R	7	5	9		21	39
Falun	98	R	18	3	38		59	73
Lone Ridge	99	R	64	4	8		76	98
Brightview	100	R	4	7	4		15	30
Bigstone	101	R	20	10	20		50	55
Peace Hills	102	R	5	5	18		28	56
Pleasant Prairie	103	R	10	21	16		47	95
Wetaskiwin East (Est)	104A	R	24	52	42		118	170
" "	104B	R	24	55	52		131	176
Bulyea	105	R	26	3	6		35	48
Cherry Grove	106	R	20	9	9		38	54
Weiler	107	R	13	10	2		25	38
Nashville	108	R	25	7	13		45	60
Verdun	109	R	42	4	3		49	66
Bittern Lake	110	R	15	6	5		26	36
Roseland	111	R	20	8	2		30	42
Harvest Home	112	R	16	3	6		25	31
Crooked Lake	113	R	32	4	10		46	59
Gwynne	114	R	18	13	10	2	43	59
John Knox	115	R	33	1	9		43	52
Wang	116	R	49	10	19		78	104
Larch Tree	117	R	23	17	40		80	102
Hill Side	118	R	38	2	6		46	56
West Liberty	119	R	11	6	8		25	75
Grandview	120	R	13	2	10		25	45
Porto Bello	121	R	9	6	3		18	28
Patience	122	R	7	1	1	1	10	28
Rapid Creek	123	R	9	3	2		14	21
Bonnie Glen	124	R	1	17	1		19	43
Spring Hill	125	R	3	11	15		29	37

WETASKIWIN—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	William Irvine	Charles Homer Russell	Stanley Gilbert Tobin			
Yeoford	126	R	4	2	3		9	27
Wenham Valley	127	R	12	2	7		21	43
Berrymoor South (Sud)	128	R	5	0	0		5	5
Liberton	129	R	2	0	4		6	10
Nystrom	130	R	4	13	4		21	85
Stones Corner South (Sud)	131	R	5	1	1		7	57
Macaulay's	132	R	6	1	10		17	47
Conjuring Lake	133	R	4	1	9		14	20
Blondheim	134	R	21	2	9		32	55
O'Mara	135	R	28	8	15	2	53	101
Millet West (Ouest)	136	R	1	12	30	1	44	74
Millet	137	R	41	23	72		136	227
Coal Lake	138	R	12	1	16		29	90
Yule Meadow South (Sud)	139	R	20	3	19		42	85
Hay Lake South (Sud)	140	R	10	4	13	1	28	72
" North (Nord)	141	R	9	11	24	1	45	88
Yule Meadow North (Nord)	142	R	0	0	33		33	62
Fredericksheim	143	R	3	14	19		36	83
Parkdale	144	R	2	2	49		53	86
Saron North (Nord)	145	R	11	2	32		45	66
" South (Sud)	146	R	2	5	33	2	42	90
Michigan Centre	147	R	10	5	26		41	114
Conjuring Creek	148	R	32	5	21	3	66	132
Buford	149	R	46	2	2	1	50	114
Thorsby	150	R	41	0	6		47	102
Stones Corner	151	R	15	1	11		27	75
Benson's	152	R	10	5	6		21	51
Berrymoor	153	R	6	1	6		13	50
Lindale	154	R	18	2	5		25	66
Rainier	155	R	6	0	11		17	30
Genessee	156	R	11	2	11		24	44
Pemberton Hill	157	R	8	6	1		15	29
Strawberry	158	R	5	2	17		24	47
Telfordville	159	R	40	5	9		54	79
Ohrnville North (Nord)	160	R	10	2	3	1	16	60
Ohrnville	161	R	56	10	0		66	113
Calmer	162	R	65	12	29		106	193
" North (Nord)	163	R	29	5	6		40	59
Halicz	164	R	9	7	18	1	35	86
Leduc West (Ouest)	165	R	33	5	41	4	83	166
Sprucedale	166	R	29	9	16	2	54	99
Great West	167	R	19	4	30		53	102
Leduc	168A	R	54	53	106		213	300
"	168B	R	68	65	78	1	211	264
Plante West (Ouest)	169	R	0	17	39		56	93
Beaumont	170	R	13	15	121	1	149	171
Charest	171	R	0	3	34		37	99
Plante East (Est)	172	R	1	2	21		24	82
New Sarepta	173	R	18	7	81	4	110	180
Looma Vista	174	R	0	1	14		15	70
Franklin	175	R	4	10	0		14	37
Fultonvale	176	R	3	9	17		29	66
Wimbleton	177	R	1	15	6		22	64
Sandy Lake	178	R	2	4	41	1	48	101
Otoskwan	179	R	2	4	64		70	128
White Mud	180	R	2	2	20		24	95
Rabbit Hills	181	R	7	4	8		19	73
Oliver	182	R	14	6	16		36	82
Mill Creek	183	R	2	7	14		23	84
Colchester	184	R	6	7	16		29	131
Hillsdale	185	R	5	5	5		15	34
Douglas	186	R	0	1	2		3	26
Garden	187	R	7	7	1		15	27
East Clover Bar	188	R	44	14	17		75	123
Beaver Hills	189	R	8	16	1		25	56

WETASKIWIN—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	William Irvine	Charles Homer Russell	Stanley Gilbert Tobin			
North Clover Bar & Bremner.	190	R	32	23	19	.....	74	118
Clover Bar.....	191	R	48	18	31	.....	97	176
Salisbury.....	192	R	33	15	3	.....	51	98
East Edmonton North (Nord)	193	R	23	48	9	3	83	145
" South (Sud)....	194	R	12	37	30	.....	79	160
Grossdale.....	195	R	12	7	11	.....	30	69
Totals—Totaux.....	201	.....	3,897	2,243	3,150	52	9,342	16,272

Majority for / Majorité pour **William Irvine** over (sur) **Stanley Gilbert Tobin, 747.** / **Charles Homer Russell, 1,654.**

YUKON TERRITORY

TERRITOIRE DU YUKON

YUKON Population—1921, 4,157

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	George Black	Frederick Tennyson Congdon			
Fortymile	1	R	11	5	.....	16	23
Dawson	2A	R	108	97	5	210	242
"	2B	R	99	104	1	204	241
Glacier Creek	3	R	5	3	.....	8	18
Sunnydale	4	R	10	7	....	17	35
Lower Bonanza	5	R	6	11	.....	17	17
Upper Bonanza	6	R	15	13	.....	28	33
Quartz Creek	7	R	9	8	.....	17	20
Scroggie	8	R	7	4	.....	11	21
Stewart City	9	R	27	6	.....	33	22
Thistle Creek	10	R	7	3	.....	10	22
Bear Creek	11	R	18	29	1	48	54
Klondike	12	R	3	7	.....	10	15
Sulphur Creek	13	R	3	4	.....	7	10
Gold Bottom	14	R	11	14	.....	25	35
Upper Dominion	15	R	17	20	.....	37	37
Lower Dominion	16	R	20	23	.....	43	46
Mayo Landing	17	R	63	39	.....	102	131
Minto Bridge	18	R	15	1	.....	16	22
Hoffmans	19	R	9	7	.....	16	13
Keno City	20	R	70	45	.....	115	158
Wernecke Camp	21	R	67	56	.....	123	131
Selkirk	22	R	33	10	.....	43	56
Carmacks	23	R	10	7	.....	17	27
White Horse	24	R	130	100	4	234	317
Corcross	25	R	46	19	.....	65	93
Black Hills Creek	26	R	4	6	.....	10	9
Totals—Totaux	27	.....	823	648	11	1,482	1,848

Majority for / Majorité pour George Black, 175.

PART III.

LIST OF RETURNING OFFICERS FOR SIXTEENTH GENERAL ELECTION

PARTIE III.

LISTE DES OFFICIERS-RAPPORTEURS POUR LA SEIZIÈME ÉLECTION GÉNÉRALE

30877—34

LIST OF RETURNING OFFICERS

LISTE DES OFFICIERS-RAPPORTEURS

ONTARIO

Electoral Districts Districts électoraux	Returning Officers Officiers-rapporteurs	Occupations	Residence
Algoma East	Lorne Burke		Blind River.
Algoma West	Wm. Hallam	Decorator	Sault Ste. Marie.
Brant	Frank H. Johnston	Medical Doctor	Burford Village.
Brantford City	Willoughby S. Brewster	King's Counsel	Brantford.
Bruce North	H. W. Harmer		Southampton.
Bruce South	F. W. Lippert		Walkerton.
Carleton	James Plunkett		Westboro.
Dufferin-Simcoe	Thomas McKnight		Cookstown.
Durham	C. J. Thornton		Orono.
Elgin West	H. T. Gough		St. Thomas.
Essex East	Malcolm S. Clapp		R.R. 2 Tecumseh.
Essex South	James Pastorius		Kingsville.
Essex West	T. Gerald McHugh		Windsor.
Fort William	Major H. S. Hancock		Fort William.
Frontenac-Addington	Harvey Shannon		Sunbury.
Glengarry	James A. B. McLennan		Williamstown.
Grenville-Dundas	Alexander Shannett		Williamsburg.
Grey North	William Breese		Owen Sound.
Grey Southeast	J. Nelson Perdue		Chatsworth.
Haldimand	David Hastings		Dunnville.
Halton	William E. McCready	Deputy Sheriff	Milton.
Hamilton East	R. C. Pettigrew		Hamilton.
Hamilton West	Hedley E. Snider		Hamilton.
Hastings-Peterborough	Thomas P. Lancaster		Havelock.
Hastings South	Stanley T. Vandervort	Manufacturer	Belleville.
Huron North	John Montgomery		Clifford.
Huron South	William J. Carling		Exeter.
Kenora-Rainy River	Norman Croome	Crown Attorney	Fort Frances.
Kent	William A. Hammond		Chatham.
Kingston City	F. J. Hoag		Kingston.
Lambton East	W. R. Dawson		Inwood.
Lambton West	A. J. Johnston	Sheriff	Sarnia.
Lanark	Thomas A. Rogers	Barrister	Perth.
Leeds	George S. Duncan	Farmer	Brockville.
Lincoln	Col. R. W. Gregory		St. Catharines.
London	W. C. Fitzgerald		London.
Middlesex East	E. J. McMartin		Thorndale.
Middlesex West	Thomas Elliott		Parkhill.
Muskoka-Ontario	Harmon Edmund Rice		Huntsville.
Nipissing	Gordon R. Brady		North Bay.
Norfolk-Elgin	William Douglas Stalker		Simcoe.
Northumberland	Robert J. Allan		Campbellford.
Ontario	Albert Wilson Jackson	Real Estate	Whitby.
Ottawa	R. A. Olmsted	Barrister	Ottawa.
Oxford North	William McGhee	Sheriff	Woodstock.
Oxford South	James Pullin	Farmer	Woodstock.
Parkdale	R. N. McElhinney		Toronto.
Parry Sound	Frederick Tasker	Clerk	Parry Sound.
Peel	David Wilson		Bolton.
Perth North	Thomas Magwood	Sheriff	Stratford.
Perth South	Jasper Walkom		St. Mary's.
Peterborough West	Capt. Sidney Whatley		Peterborough.
Port Arthur-Thunder Bay	Albert P. Freed		Port Arthur.
Prescott	Alexander Hunter	Farmer Reeve	Hawkesbury.
Prince Edward-Lennox	William G. Wilson	Barrister	Napanee.
Renfrew North	Alexander Morris	Sheriff	Pembroke.
Renfrew South	Robert G. Wilson		Renfrew.
Russell	John Alex. Gamble		Russell.
Simcoe East	David H. Church	Insurance Agt	Orillia.
Simcoe North	George Graham Johnston		Minesing.
Stormont	Donald A. McIntosh	Agent	Finch.
Timiskaming North	F. K. Ebbitt		Iroquois Falls.
Timiskaming South	Frederick H. Thompson		Swastika.
Toronto East	Henry Massie	Justice of the Peace	Toronto.

ONTARIO—*Con.*

Electoral Districts Districts électoraux	Returning Officers Officiers-rapporteurs	Occupation	Residence
Toronto East Centre	H. C. Wilson		Toronto.
Toronto-High Park	William J. Wadsworth	Merchant	Toronto.
Toronto Northeast	William J. Beaton	Barrister	Toronto.
Toronto Northwest	Charles M. Carrie		Toronto.
Toronto-Scarborough	William B. Cruise		Toronto.
Toronto South	William J. Huggett	Justice of Peace	Toronto.
Toronto West Centre	Gorville Mason Saunders	Barrister	Toronto.
Victoria	James B. Begg		Lindsay.
Waterloo North	Martin Huenergard		Kitchener.
Waterloo South	William C. Shaw		Hespeler.
Welland	Walter Grenville		Thorold.
Wellington North	George Fraser Smith		Arthur.
Willington South	Robert S. Cull		Guelph.
Wentworth	Daniel A. Gallagher		Hamilton.
York North	Charles E. Willoughby		Island Grove, Toronto.
York South	Hollis Beckett		Toronto.
York West	James Gardhouse		Weston.

QUEBEC

Argenteuil	Gaetan Valois	Notaire Public	Lachute.
Bagot	Rosario Gauthier		Upton.
Beauce	Léon Faribault	Avocat	St. Joseph de Beauce.
Beauharnois	J. D. S. Tremblay	Notaire Public	Valleyfield.
Bellechasse	Murdock McKenzie	Notaire Public	St. Gervais.
Berthier-Maskinongé	J. A. Coutu	Notaire Public	Louiseville.
Bonaventure	George M. Kempffer	Agent	New Carlisle.
Brome-Missisquoi	A. J. Leonard	Avocat	Sweetsburg.
Chambly-Verchères	Alphonse M. Cormier	Notaire Public	Belœil.
Champlain	Joseph Labissonnière		Champlain.
Charlevoix-Saguenay	Joseph L. Simard		Baie St-Paul.
Châteauguay-Huntingdon	William Graham McGerrigle		Ormstown.
Chicoutimi	Onésime Tremblay	Avocat	Chicoutimi.
Compton	J. Ernest Lebrun	Notaire Public	Cookshire.
Dorchester	François Xavier Rouleau		Ste-Hénédine.
Drummond-Arthabaska	J. C. Heon	Commercant	Arthabaskaville.
Gaspé	James T. Tuzo	Sheriff	Percé.
Hull	L. de G. Raby	Registrateur	Hull.
Joliette	Romulus Joly		Joliette.
Kamouraska	Dr. Thomas Wilf. Michaud		St-Pacôme.
Labelle	Albert Boulais	Notaire Public	Papineauville.
Lake St. John	Gaudiose Guérard	Notaire Public	Hebertville Sta.
Laprairie-Napierville	Max Coupal, Sr	Notaire Public	St-Remi.
L'Assomption-Montcalm	Alphonse Fontaine		St-Jacques l'Achigan.
Laval-Two Mountains	J. A. Chaurette	Notaire Public	St-Eustache.
Lévis	Emile Demers		Levis.
L'Islet	Boniface Belanger		St-Jean Port Joli.
Lotbinière	Joseph Adelbert Pouliot	Notaire Public	Ste-Croix de Lotbinière.
Matane	Paul Gagnon	Notaire Public	St-Octave de Metis.
Mégantic	Gabriel Taschereau	Avocat	Thetford Mines.
Montmagny	Télesphore Coulombe		Montmagny.
Nicolet	J. O. Courchesne	Notaire Public	Nicolet.
Pontiac	Charles Belac		Fort Coulonge.
Portneuf	Gustave Duguay	Notaire Public	La Tuque.
Quebec-Montmorency	Georges Laroche	Accountant	Beauport.
Quebec East	Jos. Alphonse Bonhomme		Québec.
Quebec South	Jules Larue	Notaire Public	Québec.
Quebec West	J. Alfred Pouliot		Québec.
Richelieu	L. J. A. L'Heureux	Notaire Public	Sorel.
Richmond-Wolfe	J. H. Crépeau		St-Camille.
Rimouski	Charles Garon	Marchand	Rimouski.
St-Hyacinthe-Rouville	Edmond Duckett	Insurance agent	St-Hyacinthe.
St. Johns-Iberville	Dr. N. Arthur Sabourin		St-Jean.
Shefford	Romulus Cloutier	Conseiller du Roi	Waterloo.
Sherbrooke	Jos. O'Calligan Mignault	Land Surveyor	Sherbrooke.
Stanstead	P. L. Baldwin	Merchant	Coaticook.

QUEBEC—*Con.*

Electoral Districts Districts électoraux	Returning Officers Officiers-rapporteurs	Occupation	Residence
Témiscouata	J. O. Lévesque	Notaire Public	Rivière du Loup.
Terrebonne	Rodrigue Deschambault		St-Jérôme.
Three Rivers-St-Maurice	Paul Martel	Avocat	Trois Rivières.
Vaudreuil-Soulanges	Adhemar Jeannotte	Notaire Public	Coteau Landing.
Wright	John R. Ritchie		Aylmer.
Yamaska	Henri Niquet		Notre-Dame-de Pierreville.

ISLAND OF MONTREAL—ÎLE DE MONTRÉAL

Cartier	Edward Goodchild		Montreal.
Hochelaga	J. W. Moreau	Merchant	Montreal.
Jacques Cartier	Joseph Wilfred Lepailleur		Lachine.
Laurier-Outremont	Emilien Gadbois	Avocat	Montreal.
Maisonneuve	Edouard Flamand	Avocat	Montreal.
Mount Royal	W. M. Couper	King's Counsel	Montreal.
St. Ann	James L. Foley		Montreal.
St. Antoine	Harry C. Chesley		Montreal.
St. Denis	Ernest Rochon		Montreal.
St. Henri	Dorius Chevrier		Montreal.
St. James	Charles Emard	Avocat	Montreal.
St. Lawrence-St. George	Walter S. Johnson	King's Counsel	Montreal.
St. Mary	J. A. Massé		Montreal.

NOVA SCOTIA—NOUVELLE-ÉCOSSE

Antigonish-Guysborough	Edward Haley		Antigonish.
Cape Breton North-Victoria	Charles L. Campbell		North Sydney.
Cape Breton South	George E. Ingraham		Sydney.
Colchester	Robert H. Kennedy		Hilden.
Cumberland	Wiley McClintock Manning	Barrister	Amherst.
Digby-Annapolis	William A. Livingston	Barrister	Annapolis Royal.
Halifax	James W. Doyle		Halifax.
Hants-Kings	George L. Bishop		Greenwich.
Inverness	Joseph D. Doucet		Port Hood.
Pictou	A. Johnston Chisholm		New Glasgow.
Queens-Lunenburg	Sidney M. Zinck		Bridgewater.
Richmond-West Cape Breton	Dan. W. Morrison		St. Peters.
Shelburne-Yarmouth	William A. Godfrey		Yarmouth.

NEW BRUNSWICK—NOUVEAU-BRUNSWICK

Charlotte	Harry W. Smith		Milltown.
Gloucester	Joseph Gilbert Doucet		West Bathurst.
Kent	Télesphore Arsenault	Sheriff	Richibucto.
Northumberland	Wm. Johnston		Chatham Head.
Restigouche-Madawaska	James E. Clair		Edmundston.
Royal	William A. Machum	High Sheriff	Gagetown.
St. John-Albert	Amon A. Wilson	Sheriff	St. John.
Victoria-Carleton	Frank L. Tompkins		Woodstock.
Westmorland	David H. Charters	Sheriff	Moncton.
York-Sunbury	John B. Hawthorne	Sheriff	Fredericton.

MANITOBA

Brandon	Ellis David Alder	Barrister	Oak Lake.
Dauphin	Robert J. Malcolm	Farmer	Dauphin.
Lisgar	John William Ridley	Retired Farmer	Manitou.
Macdonald	Robert Chester Parsons	Barrister	Treherne.
Marquette	Albert Stephen Arnold		Shoal Lake.
Neepawa	George Hamilton		Neepawa.
Nelson	Kenneth MacKenzie Macdonald	Barrister	Benito.
Portage la Prairie	John O'Brien		Portage la Prairie.

MANITOBA—*Con.*

Electoral Districts Districts électoraux	Returning Officers Officiers-rapporteurs	Occupation	Residence
Provencher	Dr. J. A. Bélanger		St. Pierre.
Selkirk	Gunnar Solmundur Thorvaldson		Selkirk.
Souris	George C. Aitkens	Agent	Boissevain.
Springfield	John Hugh Sutherland		East Kildonan.
St. Boniface	James E. Bailey	Manager	Norwood.
Winnipeg North	Charles Frederick Mount		Winnipeg.
Winnipeg North Centre	Joseph A. Lozo	Locksmith	Winnipeg.
Winnipeg South	Frank Wynne Ellis		Winnipeg.
Winnipeg South Centre	James Moore Dunwoody		Winnipeg.

BRITISH COLUMBIA—COLOMBIE-BRITANNIQUE

Cariboo	E. F. Woodward		Kamloops.
Comox-Alberni	Frederick Field	Insurance broker	Courtenay.
Fraser Valley	S. A. S. Cawley	Broker	Chilliwack.
Kootenay East	Basil G. Hamilton		Invermere.
Kootenay West	William Henry Houston	Merchant	Nelson.
Nanaimo	Edward Fleming Miller		Duncan.
New Westminster	Robert A. Braden	Barrister	New Westminster
Skeena	John Flewin	Notary Public	Port Simpson.
Vancouver-Burrard	William Manson	Accountant	Vancouver,
Vancouver Centre	Walter Edward Haskins	Barrister	Vancouver.
Vancouver North	Alfred E. Crickmay	Broker	North Vancouver
Vancouver South	A. Neville Smith	Barrister	Vancouver.
Victoria	John Leitch Clay	Barrister	Victoria.
Yale	Harry Howes Boyle	Barrister	Penticton.

PRINCE EDWARD ISLAND—ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD

King's	Michael Murphy		Pamure Island, Georgetown.
Prince	Frederick J. E. Wright		Summerside.
Queens	John Peter Gordon	Merchant	Charlottetown.

SASKATCHEWAN

Assiniboia	Henry Courtice Wylie	Trader	Oxbow.
North Battleford	Joseph A. Foley	Financial Agent	North Battleford.
Humboldt	Alfred D. Bates	Barrister	Lanigan.
Kindersley	George W. Preston	Trader	Alsask.
Last Mountain	Reginald F. Vaughan	Barrister	Southey.
Long Lake	Joseph R. Duke	Merchant	Findlater.
Mackenzie	John Long		Preeceville.
Maple Creek	Peter McLaren	Farmer	Gull Lake.
Melfort	Frank Sutherland	Bookkeeper	Melfort.
Melville	William Balfour	Farmer	Balcarres.
Moose Jaw	John A. Thompson	Agent	Moose Jaw.
Prince Albert	P. W. Pennefather	Gentleman	Prince Albert.
Qu'Appelle	J. F. Hunt		Indian Head.
Regina	Ashton Dewart Carrothers	Barrister	Regina.
Rosetown	Norman B. Douglas	Agent	Rosetown.
Saskatoon	Henry Lewis Jordon	Barrister	Saskatoon.
South Battleford	John T. Roper	Clerk	Salvador.
Swift Current	Herbert L. Cathrea	Barrister	Swift Current.
Weyburn	Herman K. Warren	Agent	Weyburn.
Willow Bunch	Edward L. Elliott	Barrister	Verwood.
Yorkton	George T. Killam	Barrister	Yorkton.

ALBERTA

Acadia	C. N. Tingle	Real Estate	Hanna.
Athabaska	Harold King	Farmer	Egremont.
Battle River	George Edgar Leroy Hudson	Farmer	Wainwright.

ALBERTA—*Con.*

Electoral Districts Districts électoraux	Returning Officers Officiers-rapporteurs	Occupation	Residence
Bow River	Herbert J. Maber	Barrister	Vulcan.
Calgary East	Ralph M. Spankie	Barrister	Calgary.
Calgary West	Sam J. Blair	Agent	Calgary.
Camrose	Frank P. Layton	Agent	Camrose.
Edmonton East	John William Howie Williams	Manager	Edmonton.
Edmonton West	Norman Currie Willson	Barrister	Strathcona.
Lethbridge	James Stanley Kirkham	Barrister	Lethbridge.
MacLeod	John Ralston Watt	Barrister	Claresholm.
Medicine Hat	Albert Arthur Henry Reilly	Broker	Medicine Hat.
Peace River	Charles W. Richardson	Agent	Peace River.
Red Deer	Lauchlin M. McLean	Agent	Innisfail.
Vegreville	Henry A. Meredith	Agent	Vegreville.
Wetaskiwin	Robert William Manley	Barrister	Wetaskiwin.

YUKON TERRITORY—TERRITOIRE DU YUKON

Yukon	George Norris Williams	Miner	Dawson City.

PART IV.

LIST OF CANDIDATES.

NAMES, ADDRESSES AND OCCUPATIONS OF CANDIDATES AS GIVEN IN THE NOMINATION PAPERS WITH THE NUMBER OF VOTES CAST FOR EACH

PARTIE IV.

LISTE DES CANDIDATS.

NOMS, ADRESSES ET MÉTIERS OU PROFESSIONS DES CANDIDATS TELS QUE DONNÉS DANS LES BULLETINS DE PRÉSENTATION AVEC LE NOMBRE DES VOTES DÉPOSÉS POUR CHACUN

LIST OF CANDIDATES—LISTE DES CANDIDATS

ONTARIO

ALGOMA EAST—Beniah Bowman, Long Bay, farmer (6,909); George Brecken Nicholson, Chapleau, lumberman (6,143).

ALGOMA WEST—Thomas Edward Simpson, Sault Ste. Marie, merchant (7,171); Albert Ernest Whytall, Sault Ste. Marie, clerk (4,187).

BRANT—Franklin Smoke, Paris, barrister (4,218); Thomas Scott Davidson, Paris, auctioneer (4,065).

BRANTFORD CITY—Robert Edwy Ryerson, Brantford, merchant (7,070); William Ross Macdonald, barrister-at-law (5,993).

BRUCE NORTH—James Malcolm, Kincardine, manufacturer (5,447); Hugh Clark, Kincardine, journalist (4,959); William Smellie, R.R. 2, Wiarton, farmer (53).

BRUCE SOUTH—Walter Allan Hall, Walkerton, physician (5,050); George S. Fowler, Teeswater, dentist (3,504); John Weigel, R.R. 3, Mildmay, farmer (1,791).

CARLETON—William Foster Garland, Ottawa, druggist (7,415); Mortimer Newton Cummings, Westboro, manufacturer (5,744).

DUFFERIN-SIMCOE—William Earl Rowe, Newton Robinson, farmer (8,376); Thomas Johnston O'Flynn, Shelburne, merchant (5,303).

DURHAM—Fred Wellington Bowen, Newcastle, farmer (6,508); Melville Howden Staples, Orono, farmer (5,024)

ELGIN WEST—Mitchell Frederick Hepburn, R.R. 5, St. Thomas, farmer (7,920); Hugh Cummings McKillop, West Lorne, manufacturer (7,742).

ESSEX EAST—Edmond George Odette, Tilbury, manufacturer (7,555); Hon. Raymond D. Morand, Windsor, physician (6,724).

ESSEX SOUTH—Eccles James Gott, Amherstburg, real estate broker (6,761); Thomas Rowley, Leamington, farmer (6,438).

ESSEX WEST—Sidney Cecil Robinson, Walkerville, manufacturer (11,555); John Henry Rodd, Sandwich, one of His Majesty's Counsel (11,095).

FORT WILLIAM—Hon. Robert James Manion, Fort William, physician (5,173); William Nassau Welsh, Fort William, iron worker (2,440).

FRONTENAC-ADDINGTON—Hon. John Wesley Edwards, East View Park, physician (7,802); Robert John Bushell, Bath Road, vegetable grower (5,158).

GLENGARRY—Archibald John Macdonald, North Lancaster, merchant (4,382); Duncan D. MacCuaig, Bainsville, auctioneer (3,749).

GRENVILLE-DUNDAS—Arza Clair Casselman, Prescott, barrister-at-law (8,100); Preston Elliott, Chesterville, farmer (4,744).

GREY NORTH—William Pattison Telford, Owen Sound, barrister-at-law (7,606); Matthew Robert Duncan, Owen Sound, merchant (7,042).

GREY SOUTHEAST—Agnes Campbell Macphail, Ceylon, farmer (7,939); Robert Thomas Edwards, R.R. 1, Markdale, farmer (6,211).

HALDIMAND—Mark Cecil Senn, R.R. 3, Caledonia, farmer (5,511); Warren Stringer, R.R. 1, Dunnville, farmer (4,028).

HALTON—Robert King Anderson, Milton, physician (6,222); William James Laird Hampshire, R.R. 3, Milton, farmer (4,308).

HAMILTON EAST—George Septimus Rennie, Hamilton, physician (13,444); Michael Joseph O'Reilly, Hamilton, barrister-at-law (4,477).

HAMILTON WEST—Charles William Bell, 48 Homewood Ave., Hamilton, barrister (10,888); Henry Carpenter, 30 Hess St., South Hamilton, barrister (3,665).

HASTINGS-PETERBOROUGH—Alexander Thomas Embury, Bancroft, physician (6,797); John Smith Marshall, Stirling, manufacturer (2,680).

HASTINGS SOUTH—William Ernest Tummon, Tweed, manager (9,704); Roscoe Vanderwater, R.R. 1, Foxboro, farmer (5,912).

HURON NORTH—John Warwick King, Bluevale, farmer (5,892); Hugh John Alexander MacEwan, Goderich, merchant (5,547).

HURON SOUTH—Thomas McMillan, R.R. 2, Seaforth, farmer (6,370); Andrew Hicks, Centralia, farmer (5,217).

KENORA-RAINY RIVER—Peter Heenan, Kenora, locomotive engineer (5,626); Arthur Dufferin George, Fort Frances, barrister (5,016).

KENT—James Warren Rutherford, Chatham, physician (12,315); Alexander Dew Chaplin, Chatham, manufacturer (10,578).

KINGSTON CITY—Arthur Edward Ross, Kingston, doctor of medicine (6,256); James Halliday, Kingston, electrician (4,174).
LAMBTON EAST—Burt Wendel Fansher, R.R. 2, Florence, farmer (6,891); Joseph Emmanuel Armstrong, Petrolia, farmer & oil producer (6,340).
LAMBTON WEST—William Thomas Goodison, Sarnia, manufacturer (7,551); Andrew R. McMillen, Sarnia, physician (7,413).
LANARK—Richard Franklin Preston, Carleton Place, physician (8,122); George W. Buchanan, Carleton Place, agent (4,908).
LEEDS—Hugh Alexander Stewart, Brockville, barrister-at-law (9,092); William Henry Comstock, Brockville, manufacturer (7,148).
LINCOLN—Hon. James Dew Chaplin, St. Catherines, manufacturer (11,475); Terence Myles McCarron, St. Catherines, barrister-at-law (5,555).
LONDON—John Franklin White, 504 King St., London, manufacturer (12,249); William John Stevenson, 391 Dundas St., London, surgeon (11,404).
MIDDLESEX EAST—Adam King Hodgins, Lucan, automobile dealer (5,701); John Willard Freeborn, R.R. 2, Ilderton, farmer (2,897); Cecil Clarkson Ross, London, physician (2,506).
MIDDLESEX WEST—Hon. John Campbell Elliott, London, barrister (6,187); Alfred Edwin Alfred, Glencoe, farmer (4,086).
MUSKOKA-ONTARIO—Peter McGibbon, Bracebridge, doctor (9,039); John Benjamin Johnston, Brechin, retired farmer (5,757).
NIPISSING—Edmond Anthony Lapierre, Sudbury, commercial traveller (11,587); Joseph Alfred Laberge, Sudbury, manufacturer (8,963).
NORFOLK-ELGIN—William Horace Taylor, R.R. 3, Scotland, farmer (8,568); John Lawrence Stansell, R.R. 1, Staffordville, farmer (8,512).
NORTHUMBERLAND—Milton Edgar Maybee, R.R. 6, Trenton, farmer (8,113); William Alexander Fraser, Trenton, manufacturer and farmer (7,727).
ONTARIO—Thomas Erlin Kaiser, Oshawa, physician (8,567); William Henry Moore, Dunbarton, farmer (7,689).
OTTAWA—Edgar Rodolphe Eugene Chevrier, 451 Rideau St., Ottawa, barrister-at-law (23,012); Gordon Cameron Edwards, 128 Wellington St., Ottawa, lumberman (22,950); Stewart McClenaghan, 330 Cooper St., Ottawa, merchant (21,917); Hon. John Leo Chabot, 170 Laurier Ave. East, Ottawa, physician (21,614).
OXFORD NORTH—Hugh Allan, Drumbo, township clerk (6,565); Donald Matheson Sutherland, Woodstock, physician (6,193).
OXFORD SOUTH—Thomas Merritt Cayley, Norwich, insurance agent (6,064); Hon. Donald Sutherland, R.R. 2, Ingersoll, farmer (5,364).
PARKDALE—David Spence, 13 O'Hara Ave., Toronto, merchant (11,897); Bertram Tipping, 218 Wright St., Toronto, commercial traveller (4,133).
PARRY SOUND—James Arthurs, Parry Sound, gentleman (5,418); James Ludgate, Parry Sound, lumberman (4,358).
PEEL—Samuel Charters, Brampton, publisher (7,002); William James Lowe, Snelgrove, farmer and livestock dealer (6,294).
PERTH NORTH—Francis Wellington Hay, Listowel, grain merchant (8,236); David McKenzie Wright, Stratford, manufacturer (7,596).
PERTH SOUTH—Fred G. Sanderson, St. Mary's, flax grower (4,966); Robert S. Graham, St. Mary's, farmer (4,451).
PETERBOROUGH WEST—Edward Armour Peck, Peterborough, barrister (8,934); Joseph James Duffus, Peterborough, merchant (6,825).
PORT ARTHUR-THUNDER BAY—Donald James Cowan, Port Arthur, barrister (4,349); Alexander Jarvis McComber, Port Arthur, barrister (2,990); Albert Edward Smith, 529 Runnymede Rd., Toronto, educationist (1,382).
PRESCOTT—Louis Mathias Auger, Hawkesbury, professor (3,846); Gustave Evanturel, Alfred, notary public (3,134); Hiram Horton Kirby, Hawkesbury, dentist (2,504); Raoul Labrosse, Vankleek Hill, barrister (635).
PRINCE EDWARD-LENNOX—John Hubbs, Picton, canner (7,139); Henry Herbert Horsey, R.R. 4, Picton, gentleman (6,199).
RENFREW NORTH—Ira Delbert Cotnam, Pembroke, physician (4,947); Matthew McKay, Pembroke, dentist (4,288); William Robert Kirk, Forester's Falls, farmer (2,220).
RENFREW SOUTH—Martin James Maloney, Eganville, physician (5,207); Joseph Lawrence Murray, Renfrew, manufacturer (4,986); John F. Gibbons, R.R. 3, Renfrew, farmer (1823).
RUSSELL—Alfred Goulet, Bourget, merchant (9,062); Wilfrid Thivierge, Clarence Creek, merchant (4,876).
SIMCOE EAST—Alfred Burke Thompson, Penetanguishene, barrister (7,994); Fred W. Grant, Midland, barrister (7,669).

SIMCOE NORTH—William Alves Boys, Barrie, barrister (7,058); Ernest Charles Drury, R.R. 1, Barrie, farmer (6,865).

STORMONT—Arnold Neilson Smith, Cornwall, steamboat owner (6,623); Charles James Hamilton, Cornwall, physician (6,083).

TIMISKAMING NORTH—Joseph Bradette, Cochrane, merchant (8,707); John Raymond O'Neil, Timmins, contractor (7,553).

TIMISKAMING SOUTH—Malcolm Lang, Haileybury, prospector (7,309); Ernest Frederick Armstrong, Cobalt, dentist (6,411).

TORONTO EAST—Hon. Edmond Baird Ryckman, 44 Walmer Rd., Toronto (13,789); Kathleen Bennett, 849 Logan Ave., Toronto, Social Service worker (3,299).

TORONTO EAST CENTRE—Robert Charles Matthews, Toronto, 134 Lyndhurst Ave., gentleman (6,603); Cecil William Armstrong, 72 Isabella St., Toronto, newspaperman (4,509); Alexander Smirle Lawson, 82 College St., Toronto, physician (4,429).

TORONTO-HIGH PARK—Alexander James Anderson, 32 Oakmount Rd., Toronto, barrister (12,366); Hon. James Murdock, 710 Echo Drive, Ottawa, President, Brotherhood of Railway Trainmen (4,167).

TORONTO NORTHEAST—Newton Manly Young, 27 St. Andrew Gardens, Toronto, barrister (11,005); Richard Langton Baker, 24 Glenview Ave., Toronto, manufacturer (9,639); Thomas James Pugh, 109 Erskine Ave., Toronto, manufacturer (5,994).

TORONTO NORTHWEST—Thomas Langton Church, 98 Binscarth Rd., Toronto, barrister (12,071); John Frederick Boyd, 437 Concord Ave., Toronto, contractor (2,637); James Simpson, 91 Indian Rd., Toronto, manager Labor Temple (1,267).

TORONTO SCARBOROUGH—Joseph Henry Harris, 11 Linsmore Crescent, Toronto, manager (14,938); Frank Norman Walker, 1854 Gerrard St. E., Toronto, physician (3,556).

TORONTO SOUTH—George Reginald Geary, 184 University Ave., Toronto, barrister (4,909); Thomas Henry Shipway, 698 Lake Shore Ave., Hanlen's Point, manufacturer (1,606).

TORONTO WEST CENTRE—Horatio Clarence Hocken, 37 McCaul St., Toronto, publisher (7,956); Frederick Graham Johnston, 184 University Ave., Toronto (5,388); John MacDonald, 54 Victor Ave., Toronto, pattern maker (1,193).

VICTORIA—Thomas Hubert Stinson, Lindsay, barrister-at-law (9,070); John Jabez Thurston, Fenelon Falls, farmer (6,004).

WATERLOO NORTH—William Daum Euler, Kitchener, publisher (10,394); David Gross, Kitchener, manufacturer (6,365).

WATERLOO SOUTH—Alexander McKay Edwards, Galt, manufacturer (7,220); Charles Russell Widdifield, Galt, barrister (4,935).

WELLAND—George Hamilton Pettit, Welland, barrister-at-law (14,331); William Manley German, Welland, barrister (12,890).

WELLINGTON NORTH—Duncan Sinclair, Harriston, gentleman (4,825); Richard Frederick Dale, Harriston, gentleman (4,452).

WELLINGTON SOUTH—Hon. Hugh Guthrie, Guelph, barrister-at-law (8,515); William A. Burnett, R.R. 3, Elora, farmer (7,471).

WENTWORTH—Gordon Crooks Wilson, Dundas, gentleman (10,975); Harold Stanley Burns, Hamilton, physician (5,335).

YORK NORTH—Thomas Herbert Lennox, Aurora, barrister-at-law (10,160); Henry Arthur Sifton, Lawrence Ave. & Bayview Ave., Toronto, gentleman (9,860).

YORK SOUTH—Robert Henry McGregor, 261 Donlands Ave., Toronto, market gardener 6,555); William Findlay Maclean, Lawrence Ave. E., Toronto, gentleman (4,880).

YORK WEST—Hon. Sir Henry Lumley Drayton, 381 Stewart St., Ottawa, barrister (16,479); Alfred Taylour Hunter, 319 Indian Rd., Toronto, barrister-at-law (4,681).

QUEBEC

ARGENTEUIL—Sir George H. Perley, Ottawa, Secretary of State (4,094); Joseph-Louis-Lorenzo Legault, Lachute, avocat (3,854).

BAGOT—Georges Dorèze Morin, St-Pie-de-Bagot, notaire (3,787); L'Hon. Guillaume André Fauteux, 13 chemin Bellingham, Outremont, Solliciteur Général (3,211).

BEAUCE—Edouard Lacroix, St-Georges-de-Beauce, marchand de bois (11,176); Wilfred Duval, St-Théophile, entrepreneur (2,551).

BEAUHARNOIS—Maxime Raymond, boulevard St-Joseph ouest, Outremont, avocat (4,843); Tancrède Fortin, 5,309 avenue du Parc, Montréal, avocat (2,565); Achille Bergevin, Lac St-Louis, courtier (374).

BELLECHASSE—Oscar L. Boulanger, 132 rue St-Pierre, Québec, avocat (4,897); Eugène F. Dussault, 99 rue Dalhousie, Québec, courtier (1,902).

BERTHIER-MASKINONGE—Joseph-Charles Théodore Gervais, Berthier, médecin 6,606); Joseph Arthur Barrette, St-Barthélemi, notaire (4,626).

BONAVENTURE—Hon. Charles Marcil, 289 rue Nelson, Ottawa, journaliste (6,164); Hon. Eugène Paquet, St-Bonaventure, médecin (5,155).

BROME-MISSISQUOI—William Frederic Kay, Philipsburg, farmer (7,126); Follin Horace Pickel, Sweetsburg, physician (6,005).

CHAMBLY-VERCHERES—Aimé Langlois, Varennes, notaire (8,667); Hortensius Béique, Chambly Bassin, courtier (6,966).

CHAMPLAIN—Arthur Lesieur Desaulniers, Ste-Anne-de-la-Pérade, marchand (10,024); Louis Joseph Dostaler, Grand'Mère, notaire (5,407).

CHARLEVOIX-SAGUENAY—Pierre François Casgrain, 246 avenue Elm, Westmount, avocat (8,553); Jules Gobeil, Baie St-Paul, avocat (2,911).

CHATEAUGUAY-HUNTINGDON—Hon. James Alexander Robb, Valleyfield, merchant miller (5,691); John Alexander Sullivan, De Lery, barrister (4,971).

CHICOUTIMI—Julien-Edouard Alfred Dubuc, Chicoutimi, industriel (8,658); Joseph Eugène Bergeron, Jonquière, courtier en assurances (2,142).

COMPTON—Joseph-Etienne Letellier, Mégantic, cultivateur (7,125); Samuel Gobeil, La Patrie, cultivateur (4,979).

DORCHESTER—Hon. Lucien Cannon, 135 Grande Allée, Québec, avocat (5,627); Robert Côté, 143 rue Sauvageau, Québec, avocat (3,640).

DRUMMOND-ARTHABASKA—Wilfrid Girouard, Arthabaska, avocat (9,600); Henri Edouard St-Sauveur, St-Lucien, cultivateur (3,814).

GASPE—Hon. Rodolphe Lemieux, 265 rue O'Connor, Ottawa, avocat (8,769); William Albert Edward Flynn, Percé, avocat (4,820).

HULL—Joseph Eloi Fontaine, 192 rue Principale, Hull, médecin (10,899); François Albert Dumas, 76 rue du Pont, Hull, médecin et chirurgien (2,185).

JOLIETTE—Jean-Joseph Denis, Joliette, avocat (5,659); Joseph Damien Neveu, St-Ambroise-de-Kildare, cultivateur (4,202).

KAMOURASKA—Georges Bouchard, Ste-Anne-de-la-Pocatière, agronome (4,332); François-Xavier Pelletier, Ste-Anne-de-la-Pocatière, voyageur de commerce (2,562).

LABELLE—Henri Bourassa, 336 rue Notre-Dame-Est, Montréal, publiciste (7,569); Louis Cousineau, 87 rue Maisonneuve, Hull, avocat (1,118); Joseph-Edouard Moranville, Labelle, agent d'affaires (129).

LAC ST-JEAN—Joseph-Ernest-Armand Sylvestre, Roberval, avocat (8,090); Joseph-S.-N. Turcotte, Normandin, notaire (5,733).

LAPRAIRIE-NAPIERVILLE—Roch Lanctôt, St-Constant, cultivateur (4,201); Léopold Doyon, 320 rue Sherbrooke-Ouest, Montréal, industriel (2,844).

L'ASSOMPTION-MONTCALM—Paul-Arthur Séguin, L'Assomption, notaire (6,044); Alfred Forest, Montréal, avocat (1,901).

LAVAL-DEUX-MONTAGNES—Liguori Lacombe, Ste-Scholastique, avocat (5,916); Joseph-Horace Michaud, 2612 rue Ontario-E., Montréal, avocat (2,148).

LEVIS—J.-Etienne Dussault, Lévis, industriel (7,127); Emile Fortin, Lévis, médecin (5,838).

L'ISLET—J.-Fernand Fafard, L'Islet, arpenteur-géomètre (3,619); Joseph-Adhemar Gagnon, Québec, négociant en gros (2,795).

LOTBINIERE—Joseph-Achille Verville, St-Flavien, notaire (4,650); Joseph Ulderic Paris, Deschaillons, marchand, (3,345).

MATANE—Georges-Léonidas Dionne, St-Benoit, notaire (8,880); Nazaire Bégin, St-Octave de Métis, marchand (3,727).

MEGANTIC—Eusèbe Roberge, Laurierville, marchand (6,483); Camille Roberge, Ste-Sophie, cultivateur (3,243).

MONTMAGNY—Léo-Kemner Laflamme, Montmagny, avocat (3,985); Armand Lavergne, 144 Grande Allée, Québec, avocat (3,646).

NICOLET—Joseph-Félix Descoteaux, Ste-Monique, cultivateur (6,597); Charles Bourgeois, Trois-Rivières, avocat (3,782).

PONTIAC—Frank S. Cahill, Campbell's Bay, broker (11,166); Lucien-Alfred Ladouceur, Amos, avocat (6,121).

PORTNEUF—Michel-Siméon Delisle, Portneuf, gentilhomme (6,308); Herment (alias Armand) Marcotte, St-Basile, médecin (5,272).

QUEBEC MONTMORENCY—Henri Edgar Lavigueur, 610 rue St-Jean, Québec, marchand (6,433); Charles-Napoléon Dorion, Courville, avocat (5,267).

QUEBEC-EST—Hon. Ernest Lapointe, 324 rue Chapel, Ottawa, avocat (9,370); Pierre Audet, 164 rue Aberdeen, Québec, avocat (6,438).

QUEBEC-SUD—Charles Gavan Power, Québec, avocat (6,527); John Skillman O'Meara, 117 Grande Allée, Québec, marchand (4,901); Adolphe Chevalier, Québec, entrepreneur (775).

QUEBEC-OUEST—George Parent, 310 rue Grande Allée, Québec, avocat (7,501); Camilien Joseph Lockwell, 14 ave. de Salaberry, Québec, courtier (6,495).

RICHELIEU—Hon. Pierre Joseph Arthur Cardin, Sorel, avocat (4,893); Aimé Chassé, Pierreville, avocat (2,927).

RICHMOND-WOLFE—Edmund William Tobin, Bromptonville, lumber merchant (8,788); John Hayes, Richmond, médecin-chirurgien (5,100).

RIMOUSKI—Sir Eugène Fiset, Rimouski, médecin-chirurgien (5,623); Alphonse Garon, Rimouski, avocat (2,926); Alphonse Aubin, Mont-Joli, cultivateur (417).

ST-HYACINTHE-ROUVILLE—Louis-Simon-René Morin, St-Hyacinthe, notaire (7,325); Jean-Baptiste-Joseph-Eugène Bousquet, St-Hyacinthe, avocat (1,858).

ST-JEAN-IBERVILLE—Alderic-Joseph Benoit, Iberville, cultivateur et commerçant 4,802); Martial Rhéaume, St-Jean, boucher (4,006); Herman Julien, 38 rue Champagne, Montréal, agent (328).

SHEFFORD—Pierre-Ernest Boivin, Granby, manufacturier (6,374); Louis-Joseph Gauthier, 10 ave. Renfrew, Westmount, avocat (3,605).

SHERBROOKE—Charles B. Howard, Sherbrooke, marchand de bois (7,582); Albert Wyatt Reid, Sherbrooke, journaliste (4,640).

STANSTEAD—Willis Keith Baldwin, Baldwin's Mills, lumber merchant (5,135); George Garfield Fish, Ayer's Cliff, merchant (3,740).

TEMISCOUATA—Jean-François Pouliot, Rivière-du-Loup, avocat (8,431); Charles-Eugène Dubé, Rivière-du-Loup, marchand (6,513).

TERREBONNE—Jules-Edouard Prévost, St-Jérôme, journaliste (7,060); Léopold Nantel, St-Jérôme, avocat (2,270).

TROIS-RIVIERES-ST-MAURICE—Arthur Bettez, Trois-Rivières, comptable (11,384); Louis Normand, Trois-Rivières, courtier (5,737).

VAUDREUIL-SOULANGES—Lawrence Alexander Wilson, Coteau-du-Lac, bourgeois (5,391); Eugène Leroux, 6462-1ère Ave., Rosemount, avocat, (1,848).

WRIGHT—Fizalam-William Perras, Gracefield, marchand de bois (5,950); François-Albert Labelle, Hull, notaire (5,105).

YAMASKA—Aimé Boucher, Pierreville, notaire (3,500); Joseph-Félix-Frederic Boulais, 10 rue McCollock, Outremont, notaire (3,082).

ISLAND OF MONTREAL—ÎLE DE MONTRÉAL

CARTIER—Samuel William Jacobs, 334 Côte St. Antoine Rd., Westmount, advocate and King's Counsel (5,048); Louis Wolfe, 309 Marlow Avenue, Montreal, contractor (2,312); Paul-Ernest Parent, 1242 rue St-Denis, Montréal, journaliste (2,043); Michael Buhay, 130 Casgrain St., Montreal, clothing cutter (672).

HOCHELAGA—Edouard-Charles St-Père, 1620 rue Darling, Montréal, journaliste (16,339); Joseph-Thomas-Ulric Simard, 1490 Cuvillier, Montréal, courtier (2,530); Jean-Marie-Mastaï-Georges Cardinal, 2338 rue Adam, Montréal, bourgeois (502).

JACQUES-CARTIER—J. Théodule Rhéaume, 124 rue Mayfair, Montréal, avocat (18,755); Hon. Esioff-Léon Patenaude, Laval-sur-le-Lac, avocat (16,602).

LAURIER-OUTREMONT—Joseph-Alexandre Mercier, 543 rue Querbes, Outremont, avocat (12,724); Jean-Edouard-Charles Bumbray, 254 avenue Bloomfield, Outremont, avocat (8,342).

MAISONNEUVE—Clément Robitaille, 590 rue Lasalle, Montréal, avocat (16,045); Raoul Dumouchel, 2 rue Bellerive, Pointe-aux-Trembles, notaire (5,166).

MOUNT ROYAL—Robert Smeaton White, 465 Roslyn Ave., Westmount, journalist (14,249); Thomas Henry Carveth, 227 Girouard Ave., Montreal, broker (4,499).

ST. ANN—James John Edmund Guerin, 4 Edgehill Ave., Montreal, physician (11,238); Thomas O'Connell, 383 Mountain St., Montreal, contractor (9,474).

ST. ANTOINE—Leslie Gordon Bell, 11 Holton Ave., Westmount, advocate (6,605); John Jennings Creelman, 694 Sherbrooke W., Montreal, King's Counsel (6,159).

ST-DENIS—Joseph-Arthur Denis, 5913 rue Christophe Colomb, Montréal, médecin (21,497); René Marion, 577 avenue Mont-Royal Est, Montréal, voyageur de commerce (4,863).

ST-HENRI—Paul Mercier, 198 rue George-Etienne Cartier, Montréal, avocat (9,995); Joseph Mongeau, 2241A rue St-Jacques, Montréal, marchand (2,152).

ST-JACQUES—Louis-Edouard-Fernand Rinfret, 222 rue Ontario, Ouest, Montréal, journaliste (12,740); Georges Avila Marsan, 717 rue St-Hubert, Montréal, avocat (2,192).

ST. LAWRENCE-ST. GEORGE—Charles Hazlitt Cahan, Chateau Apts., Montreal, advocate (5,725); William Clement Munn, 145 Drummond St., Montreal, contractor (3,826).

STE-MARIE—Hermas Deslauriers, 1963 rue Fullum, Montréal, médecin (14,793); Eugène Chartier, 5026 rue Christophe-Colomb, Montréal, publiciste (2,836).

NOVA SCOTIA—NOUVELLE-ÉCOSSE

ANTIGONISH-GUYSBOROUGH—John C. Douglas, Halifax, barrister (6,140); Colin F. McIsaac, Antigonish, barrister (6,003).
CAPE BRETON NORTH-VICTORIA—Lewis Wilkieson Johnstone, Sydney Mines, physician and surgeon (6,284); Michael Dwyer, Sydney Mines, mechanical engineer (4,691).
CAPE BRETON SOUTH—Finlay MacDonald, Sydney, barrister (8,924); Daniel W. Morrison, Glace Bay, miner (6,412).
COLCHESTER—George T. MacNutt, Stewiacke, contractor (6,067); Alfred Dickie, 95 South Park St., Halifax, lumberman (4,049).
CUMBERLAND—Robert Knowlton Smith, Amherst, barrister-at-law (8,176); James Albert Hanway, Amherst, barrister (6,609).
DIGBY-ANNAPOLIS—Harry Bernard Short, Digby, manager (8,159); Lewis Johnstone Lovett, Bear River, physician (7,851).
HALIFAX—Hon. William Anderson Black, 111 Young Ave., Halifax, Minister of Railways and Canals (17,911); Felix Patrick Quinn, 136 Oxford St., Halifax, manufacturer (17,171); James Layton Ralston, 2 Larch Street, Halifax, barrister (14,139); John Murphy, 301 Brunswick Street, Halifax, real estate agent (14,007).
HANTS-KINGS—James Lorimer Ilsley, Kentville, barrister (10,261); Arthur deWitt Foster, Kentville, broker (10,181).
INVERNESS—Isaac Duncan MacDougall, Strathlorne, student (4,946); Donald MacLennan, Inverness, barrister (4,296).
PICTOU—Thomas Cantley, New Glasgow, manufacturer (9,304); James A. Fraser, New Glasgow, editor (7,920).
QUEENS-LUNENBURG—William G. Ernst, Bridgewater, barrister-at-law (9,925); William Duff, Lunenburg, merchant (9,136).
RICHMOND-WEST CAPE BRETON—John Alexander Macdonald, St. Peter's, physician (3,769); Donald D. Boyd, Cannes, barrister (3,280).
SHELBURNE-YARMOUTH—Paul Lacombe Hatfield, Yarmouth, commission broker (7,339); Frank Harris Patterson, Yarmouth, barrister-at-law (6,008).

NEW BRUNSWICK—NOUVEAU-BRUNSWICK

CHARLOTTE—Robert Watson Grimmer, St. Stephen, merchant (4,967); P. Elmer McLaughlin, St. Stephen, barrister (3,677).
GLOUCESTER—Pierre J. Veniot, Bathurst, insurance agent (7,992); Joseph S. Dumas, Grand Anse, farmer (6,333).
KENT—Alfred Edmond Bourgeois, Buctouche, clerk (4,799); Alexandre Joseph Doucet, Notre Dame, farmer (4,173).
NORTHUMBERLAND—Charles Joseph Morrissy, Newcastle, accountant (6,201); Charles Elijah Fish, Newcastle, gentleman (5,687).
RESTIGOUCHE-MADAWASKA—Stanislas Blanchard, Dalhousie, gentleman (9,033); Arthur Culligan, Culligans, lumberman (6,850).
ROYAL—Hon. George B. Jones, Apohaqui, merchant (7,266); Duncan H. McAlister, Sussex, medical doctor (5,973).
ST. JOHN-ALBERT—Murray Maclaren, 75 Coburg St., St. John, doctor of medicine (12,441); Thomas Bell, 239 Germain St., St. John, merchant (12,310); William Michael Ryan, 185 Waterloo St., St. John (8,007); Robert Thomas Hayes, 1 Mount Pleasant Ave., St. John, wholesale shoe merchant (7,356).
VICTORIA-CARLETON—James Kidd Flemming, Aberdeen, lumberman (7,865); Albion Roudolph Foster, Hartland, farmer (6,764).
WESTMORLAND—Otto Baird Price, Moncton, dental surgeon (10,737); Henry Read Emmerson, Dorchester, farmer (10,204).
YORK-SUNBURY—Richard Burpee Hanson, Fredericton, barrister-at-law (8,451); Peter J. Hughes, Fredericton, barrister (4,459).

MANITOBA

BRANDON—Robert Forke, Pipestone, farmer (8,267); David Wilson Beaubier, Brandon, farmer (7,101).
DAUPHIN—William John Ward, Dauphin, farmer (7,260); James Langstaff Bowman, Dauphin, barrister (5,502).
LISGAR—John Livingstone Brown, Pilot Mound, farmer (4,657); William James Rowe, Manitou, barrister (3,790).
MACDONALD—William James Lovie, Holland, farmer (6,652); Valmore Eric Schweitzer, Treherne, barrister (4,306).

MARQUETTE—James Allison Glen, Russell, barrister-at-law (7,327); Henry Alfred Mullins, Fort Garry Hotel, Winnipeg, cattle exporter and farmer (6,235).
NEEPAWA—Robert Milne, Mekiwin, farmer (6,293); Thomas Gerow Murphy, Neepawa, druggist (4,495).
NELSON—Thomas William Bird, Swan River, clergyman (3,042); Joseph Myers, Royal Alexandra Hotel, Winnipeg, managing director (2,632).
PORTAGE LA PRAIRIE—Ewen Alexander McPherson, Portage la Prairie, barrister-at-law (6,394); Rt. Hon. Arthur Meighen, Ottawa, Prime Minister of Canada (5,966).
PROVENCHER—Arthur Lucien Beaubien, St. Jean-Baptiste, farmer (acclamation).
SELKIRK—Leland Payson Bancroft, Teulon, farmer (7,016); Hannes Marino Hannesson, Selkirk, barrister-at-law (5,104).
SOURIS—James Steedsman, Deloraine, farmer (6,105); Errick F. Willis, Boissevain, barrister (4,946).
SPRINGFIELD—Edgar Douglas Richmond Bissett, Beausejour, physician (3,852); Thomas Hay, Gonor, farmer (2,638); Thomas Herbert Dunn, West Kildonan, secretary (1,375).
ST. BONIFACE—John Power Howden, Norwood, medical doctor (5,903); Joseph Bernier, St. Boniface, barrister-at-law (3,235); Allan Meikle, 245 Martin Ave., Winnipeg, machinist (2,427).
WINNIPEG NORTH—Abraham Albert Heaps, 325 Burrows Ave., Winnipeg, agent (6,171); Richard R. Knox, 236 Alfred Ave., Winnipeg, assistant general manager (3,555); George Boyd McTavish, 504 College Ave., Winnipeg, physician (2,821).
WINNIPEG NORTH CENTRE—James Shaver Woodsworth, 76 Chestnut St., Winnipeg, lecturer (7,221); Jose Alexander Banfield, 44 Osborne St., Winnipeg, merchant (4,220).
WINNIPEG SOUTH—John Stewart McDiarmid, 180 Oak St., Winnipeg, merchant (8,809); Hon. Robert Rogers, 197 Roslyn Rd., Winnipeg, gentleman (7,638).
WINNIPEG SOUTH CENTRE—Joseph Thorarinn Thorson, 129 Niagara St., Winnipeg, barrister-at-law (12,315); William Walker Kennedy, 505 Union Trust Bldg., Winnipeg, barrister-at-law (11,737).

BRITISH COLUMBIA—COLOMBIE-BRITANNIQUE

CARIBOO—John Anderson Fraser, Quesnel, merchant (7,200); Joseph Graham, Merritt, mining superintendent (6,386).
COMOX-ALBERNI—Alan Webster Neill, Alberni, merchant (4,307); Donald Robert MacDonald, Cumberland, locomotive engineer (2,831); John Edward Armishaw, Sayward, farmer (185).
FRASER VALLEY—Harry James Barber, Chilliwack, druggist (6,217); Elihu Manuel, Chilliwack, retired clergyman (4,117).
KOOTENAY EAST—Hon. James Horace King, Ottawa, physician (3,547); John Wesley Rutledge, Cranbrook, veterinary surgeon (3,272); James Sims, Invermere, car inspector (1,444).
KOOTENAY WEST—William Kemble Esling, Rossland, general agent (6,247); Robert Henry Gale, 1404 Dominion Bldg., Vancouver, merchant (5,257).
NANAIMO—Charles Herbert Dickie, Duncan, mining operator (10,464); Cornelius Hawkins O'Halloran, Oak Bay, barrister-at-law (5,274).
NEW WESTMINSTER—William Garland McQuarrie, New Westminster, barrister-at-law (8,624); Charles Cair Knight, 3756 Dundas St., Vancouver Heights, broker (6,384); William Arthur Pritchard, 136 Ranelegh Ave., Capitol Hill, freight agent (3,533).
SKEENA—James Charles Brady, Prince Rupert, school principal (4,170); Alfred Stork, Prince Rupert, merchant (3,849).
VANCOUVER-BURRARD—John Arthur Clark, 1931 Nelson St., Vancouver, barrister and solicitor (11,227); Wilfred Hanbury, 3890 Cartier Ave., Point Grey, lumberman (7,692); William Jamison Curry, 954 Cardere St., Vancouver, dentist (2,012).
VANCOUVER CENTRE—Hon. Henry Herbert Stevens, 1101 Nicola St., Vancouver, broker and accountant (10,326); Dugald Donaghy, Sommerset St., North Vancouver, barrister-at-law (8,471); Eugene Thorton Kingsley, 110 Water St., Vancouver, printer (527).
VANCOUVER NORTH—Alexander Duncan McRae, 1489 McRae Ave., Vancouver, lumberman (5,080); Gerald Grattan McGeer, 4812 Belmont Ave., Point Grey, barrister-at-law and iron moulder (4,388); Wallis Walter Lefeaux, 1176 Barclay St., Vancouver, barrister-at-law (1,363); James Cavers Gill, North Vancouver, manufacturer (23).
VANCOUVER SOUTH—Leon Johnson Ladner, 1550 King Edward Ave., Point Grey, barrister-at-law (9,762); Paul McDowell Kerr, 1787 49th Ave., Point Grey, barrister and solicitor (4973); Alfred Hurry, 861 34th St., South Vancouver, plasterer (2,693).

VICTORIA—Hon. Simon Fraser Tolmie, 974 Cloverdale Ave., Victoria, veterinary surgeon (6,831); Edward Oliver Carew Martin, 1230 Victoria Ave., Oak Bay, barrister-at-law, (4,051).
YALE—Grote Stirling, Kelowna, fruit grower & civil engineer (7,815); Fremont Blakeslee Cossitt, Vernon, fruit grower (3,928).

PRINCE EDWARD ISLAND—ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD

KINGS—Hon. John Alexander Macdonald, Cardigan, merchant (4,329); James J. Johnston, Charlottetown, barrister (4,229).
PRINCE—Alfred E. MacLean, Summerside, farmer and rancher (7,362); J. Edward Wyatt, Summerside, barrister (5,641).
QUEENS—Robert Harold Jenkins, Charlottetown, merchant (9,006); Hon. John Ewen Sinclair, Summerfield, farmer (8,625); John Albert Messervy, Charlottetown, merchant (8,124); John Howard Myers, Hampton, farmer (8,123).

SASKATCHEWAN

ASSINIBOIA—Robert McKenzie, Stoughton, municipal clerk (6,066); Joseph Hill, North Portal, farmer (3,845); Samuel Burchill, Alameda, farmer (3,137).
NORTH BATTLEFORD—Cameron Ross McIntosh, North Battleford, publisher (6,147); Charles Edwin Long, North Battleford, farmer (2,950).
HUMBOLDT—Alfred Frederick Totzke, Venda, druggist (6,264); Edward Seaton Wilson, Humboldt, barrister (2,447).
KINDERSLEY—Archibald M. Carmichael, Kindersley, farmer (5,540); John Albert Dowd, Ermine, farmer (5,326).
LAST MOUNTAIN—William Russell Fansher, Govan, farmer (5,080); William Anderson MacFarlane, Nokomis, farmer and financial agent (4,890).
LONG LAKE—John Frederick Johnston, Bladworth, farmer (5,113); William Pound, Aylesbury, farmer (3,599).
MACKENZIE—Milton Neil Campbell, Pelly, farmer (5,701); John Angus MacMillan, Wadena, barrister-at-law (4,664).
MAPLE CREEK—George Spence, Orkney, farmer (8,202); James Beck Swanston, Shaunavon, physician (5,772).
MELFORT—Malcolm McLean, Eldersley, farmer (7,270); Herbert E. Keown, Melfort, barrister (4,306).
MELVILLE—Hon. William Richard Motherwell, Abernethy, farmer (7,946); John A. M. Patrick, Yorkton, barrister (3,796).
MOOSE JAW—John Gordon Ross, Moose Jaw, farmer and rancher (8,487); Wellington White, Moose Jaw, farmer (6,060); Robert Milton Johnson, Pasqua, farmer (1,798).
PRINCE ALBERT—Rt. Hon. W. L. Mackenzie King, Ottawa, gentleman (8,933); John George Diefenbaker, Prince Albert, barrister-at-law (4,838).
QU'APPELLE—John Millar, Indian Head, farmer (7,778); William Wallace Lynd, Regina, barrister (5,891).
REGINA—Hon. Charles Avery Dunning, Regina, farmer (8,916); Andrew G. MacKinnon, Regina, barrister (8,001).
ROSETOWN—John Evans, Saskatoon, retired farmer (5,635); Walter Aseltine, Rosetown, barrister (2,847).
SASKATOON—Alexander MacGillivray Young. Saskatoon, physician (8,058); Frank Roland MacMillan, Saskatoon, merchant (5,706).
SOUTH BATTLEFORD—John Vallance, Onward, farmer (5,607); Alfred Luce Le Ruez, Marshall, farmer (4,237); James Arnold Hagerman, Unity, agent (3,106).
SWIFT CURRENT—Charles Edward Bothwell, Swift Current, barrister (5,788); Arthur John Lewis, Lawson, farmer (3,094); Archibald Livingston, Cabri, implement dealer (2,097).
WEYBURN—Edward James Young, Dummer, farmer (6,068); John Morrison, Yellow Grass, farmer (3,493).
WILLOW BUNCH—Thomas Donnelly, Kincaid, physician (7,683); Charles Morley Wilkin Emery, Assiniboia, farmer (3,123); Joseph Arthur Marcotte, Ponteix, barrister (2,263).
YORKTON—George Washington McPhee, Yorkton, barrister-at-law (4,421); Roy David Loucks, Willowbrook, farmer (3,121).

ALBERTA

ACADIA—Robert Gardiner, Excel, farmer (7,041); George Harrison Wade, Hanna, physician (1,803).

ATHABASKA—Donald Ferdinand Kellner, 11427 87th St., Edmonton, farmer (4,870); Charles Wilson Cross, Bank of Nova Scotia Building, Edmonton, barrister (2,770).

BATTLE RIVER—Henry Elvins Spencer, Edgerton, farmer (5,597); John William Geddie Morrison, Vermilion, barrister (1,985).

BOW RIVER—Edward Joseph Garland, Rumsey, farmer (5,144); Acle Carman Scratch, Irricana, farmer (3,028).

CALGARY EAST—Herbert Bealy Adshead, 119 28th Ave., N. W., Calgary, retired farmer (6,707); Fred Davis, Palliser Hotel, Calgary, farmer (5,132); William Edward Wood Guy, 445 Centre Ave., N.E., Calgary, carpenter (163).

CALGARY WEST—Hon. Richard Bedford Bennett, Palliser Hotel, Calgary, barrister-at-law (8,951); Harry William Lunney, 820 15th Ave., West, Calgary, barrister-at-law (6,502).

CAMROSE—William Thomas Lucas, Lougheed, farmer (5,100); Donald Randolph McIvor, Stettler, merchant (3,490).

EDMONTON EAST—Kenneth Alexander Blatchford, 7866 Jasper Ave., Edmonton, agent (5,090); Ambrose U. G. Bury, 11122 62nd St., Edmonton, barrister (4,925); Jan Lakeman, 9149 78th Ave., Edmonton, railway carman (1,441).

EDMONTON WEST—Hon. Charles Stewart, Edmonton, farmer (7,223); Frederick Charles Jamieson, 10503 Saskatchewan Drive, Edmonton, barrister (5,772).

LETHBRIDGE—Lincoln Henry Jelliff, Raley, farmer (5,138); Andrew Bryden Hogg, Yale Block, Lethbridge, barrister-at-law (3,435).

MACLEOD—George Gibson Coote, Cayley, farmer (6,840); John Herron, Pincher Creek, retired farmer (3,465).

MEDICINE HAT—Frederick William Gershaw, Medicine Hat, physician (4,206); Gilbert McNeill Blackstock, Medicine Hat, barrister and solicitor (2,226); Carl Henning Axelson, Bingville, farmer (2,081).

PEACE RIVER—Donald MacBeth Kennedy, Waterhole, farmer (5,323); James Arthur Collins, Edmonton, lumberman (4,398); Joseph Andrew Clarke, Edmonton, barrister (2,642).

RED DEER—Alfred Speakman, Red Deer, farmer (5,603); Joseph George Lafrance, Red Deer, life insurance superintendent (2,151).

VEGREVILLE—Michael Luchkovich, Vegreville, school teacher (4,106); Joseph Seeley McCallum, Mundare, farmer and broker (3,378).

WETASKIWIN—William Irvine, Bentley, farmer (3,897); Stanley Gilbert Tobin, Leduc, farmer (3,150); Charles Homer Russell, Wetaskiwin, barrister (2,243).

YUKON TERRITORY—TERRITOIRE DU YUKON

YUKON—George Black, Dawson, barrister (823); Frederick Tennyson Congdon, 1658 28th Ave., West, Vancouver, barrister (648).